

No. 38512

**Hungary
and
Slovakia**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Hungary and the Government of the Slovak Republic (with annex). Bratislava, 6 September 1999

Entry into force: *2 January 2000, in accordance with article 21*

Authentic texts: *English, Hungarian and Slovak*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Hungary, 19 June 2002*

**Hongrie
et
Slovaquie**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Hongrie et le Gouvernement de la République slovaque (avec annexe). Bratislava, 6 septembre 1999

Entrée en vigueur : *2 janvier 2000, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *anglais, hongrois et slovaque*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Hongrie, 19 juin 2002*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF HUNGARY AND THE GOVERNMENT OF THE SLOVAK REPUBLIC

The Government of the Republic of Hungary and the Government of the Slovak Republic (hereinafter "Contracting Parties")

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities,

For the purpose of promoting air transport relations between the Republic of Hungary and the Slovak Republic for their mutual benefit,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions of Terms

For the purpose of this Agreement and its Annex unless the context otherwise requires:

(a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes of the Convention under Article 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties,

(b) "Aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Hungary the Ministry of Transport, Communication and Water Management, in the case of the Slovak Republic, the Ministry of Transport, Posts and Telecommunications - Department of Civil Aviation. and in both cases any person or body authorized to perform the function of the above mentioned aeronautical authorities.

(c) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto.

(d) "Annex " means the Annex attached to this Agreement and any amendments thereto,

(e) "Air service" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination for remuneration or hire.

(f) "International air service" means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State,

(g) "Stop for non-traffic purposes " means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation.

(h) "Designated airline" means any airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement,

(i) "Tariff" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge,

(j) "Territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention,

(k) "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services.

Article 2. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for conducting scheduled international air services by the designated airlines of the other Contracting Party:

(a) the right to fly across its territory without landing,

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes,

(c) the right to make stops in its territory at the points specified for that route in the annex for the purpose of taking on and discharging international traffic in passengers, cargo and mail originating in or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.

Such services and routes are hereinafter referred to as the "agreed services" and the "specified routes" respectively.

(2) Nothing in this Agreement and in the Annex, forming its integral part, shall be deemed to grant the right for the airlines of one Contracting Party to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

(3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (1), subparagraphs (a) and (b) of this Article.

Article 3. Designation and Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines to conduct international air services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designation. Such designation shall be transmitted by the virtue of written notification between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(2) On receipt of such a designation, and of applications in the form and manner prescribed from a designated airline for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay provided:

(a) substantial ownership and/or effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline, nationals of that Contracting Party, or both,

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

(3) Having received an operating authorization, provided for under paragraph (2) of this Article, the designated airline may at any time start to operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 8 (Tariffs) of this Agreement are in force and timetables are approved under Article 7 (Fair and Equal Opportunities) of this Agreement

Article 4. Revocation, Suspension of Rights and Imposition of Conditions

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

(a) in any case where substantial ownership and/or effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or both.

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations referred to in Article 14 (Application of Laws and Regulations) of this Agreement

(c) in any case the designated airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs (1) (b) and (c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultation between the aeronautical authorities shall begin within a period of thirty (30) days of the date of the request received.

(3) This Article does not limit the right of either Contracting Party to suspend, limit or condition air services in accordance with the provisions of Article 12 (Safety and Ramp Inspection) and Article 13 (Aviation Security).

Article 5. User Charges

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control. Such charges shall not be higher than the charges imposed for use by national aircraft engaged in similar international air transportation.

Article 6. Direct Transit Traffic

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control except in respect of security measures against violence, air piracy, smuggling and unauthorized transport of controlled goods. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 7. Fair and Equal Opportunities

(1) Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of the other Contracting Party to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In order not to make any harm to the designated airlines of the other Contracting Party that also operates on the same line or on the part of this line, while operating on designated routes, airlines of both Contracting Parties have to take into consideration interests of the designated airlines of the other Contracting Party.

(3) Neither Contracting Party shall unilaterally limit the rights contained in this Agreement and Annex as regards the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, provided that they are consistent with the Annex, and except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

(4) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(5) The schedules of the agreed services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

(6) Request for permission to operate additional flights can be submitted by a designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in Article 1 of this Agreement and in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within fifteen (15) days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than fifteen (15) days.

(5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provision of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 (Settlement of Disputes) of this Agreement

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) month after the date on which it otherwise would have expired.

Article 9. Exemption from Customs Duties, Taxes and Charges

(1) On arriving in the territory of one Contracting Party the aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable, technical supplies, spare parts, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) shall be exempt from all customs duties, taxes, fees and charges provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) There shall also be exempt from the same customs duties, taxes, fees and charges with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within the limits fixed by the authorities of the mentioned Contracting Party, for use on outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journeys performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,

(b) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,

(c) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airlines of the other Contracting Party.

(3) The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(4) The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in this Article.

Article 10. Commercial opportunities

(1) The airlines of each Contracting Party may, with prior notification to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, establish representations in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.

(2) In compliance with the laws and regulations of the other Contracting Party, each designated airline may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party.

(3) The designated airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and employ in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation. The personnel brought in from the other Contracting Party and employed in the representations in accordance with this Article, however, do not require work permit.

Article 11. Transfer of Funds

(1) Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to convert and transfer the excess of receipts over expenditure, earned on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail by the designated airlines of the other Contracting Party. The conversion and transfer shall be effected in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in whose territory the receipts were generated. The conversion and transfer shall be effected immediately, or at the latest within thirty (30) days after the date of request.

(2) Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be affected in accordance with the provisions of that agreement.

(3) While the Convention for Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income and Capital between the Government of the Republic of Hungary and the Government of the Slovak Republic signed at Bratislava on 5 August 1994 is in force between the States of the Contracting Parties, the provisions of that Convention shall prevail for the representations of the airlines designated by the Contracting Parties.

Article 12. Safety and Ramp Inspection

(1) Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

(2) Both Contracting Parties may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adapted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request

(3) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time established pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension of Rights and Imposition of Conditions) of this Agreement.

(4) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorities representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(5) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) serious concerns there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of the Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(6) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (4) above is denied by the representative of the airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (5) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(7) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(8) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (3) and (7) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 13. Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security,

(3) The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation: they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airport in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

(6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communication and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

(7) When a Contracting Party has reasonable ground to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement

within fifteen (15) days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or to determine special conditions for the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 14. Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party and shall be complied with such aircraft upon entrance into, departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry, clearance, immigration and immigration, passports, customs, currency and sanitary measures, in the case of mail, postal regulations shall be complied with by the airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

(3) Upon request of either Contracting Party, the other Contracting Party shall permit the airlines which exercise air traffic rights in both countries to take measures to ensure that only passengers with the travel documents required for entry into or transit through the requesting state are carried. In case a carried passenger fails to comply with laws and regulations for entry into the territory of the other Contracting Party, the airline is obliged to transport him back on its own costs.

(4) Either Contracting Party shall accept examination of a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible, if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit

Article 15. Consultations

(1) In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and compliance with the provisions of this Agreement.

(2) Either Contracting Party may at any time request consultations on the interpretation, application, amendment or any dispute relating to this Agreement. Such consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties may be either verbal or in writing and shall begin within a period of thirty (30) days from the date of receipt of a written request unless the aeronautical authorities agree upon an extension of this period.

Article 16. Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising in connection with the interpretation or implementation of this Agreement or its Annex has to be settled by the aeronautical authorities of the Contracting Parties through direct negotiations. In case the dispute can not be settled by the authorities mentioned above or in a diplomatic way, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal,

(b) if either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than fifteen (15) days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party or at its discretion within fifteen (15) days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

(6) The Contracting Parties may submit request for clarification of the decision within fifteen (15) days it is rendered and any clarification given shall be issued within fifteen (15) days of such request

(7) Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrator, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council in connection with the procedures of paragraph (2) (b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 17. Modifications and Amendments

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

(2) Modifications to Annex may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 18. Registration with ICAO

The Agreement and every amendment to it has to be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

Article 19. Compliance with Multilateral Agreements

If a multilateral agreement, accepted by both Contracting Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

Article 20. Termination

(1) This Agreement is valid for an unlimited period.

(2) However each Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party upon its decision to terminate this Agreement. A copy of this notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless by agreement between the Contracting Parties the above mentioned notice is withdrawn before the expiry of this period. If the other Contracting Party fails to acknowledge the receipt, the notice shall be deemed as having been received fourteen (14) days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Entry into force

(1) The Contracting Parties shall notify each other through diplomatic channels of the completion of their legal requirements. This Agreement shall enter into force on the thirtieth day after receipt of the later notification.

(2) By entering into force of this Agreement, the Air Transport Agreement between the

Government of the People's Republic of Hungary and the Government of the Czechoslovak Socialist Republic signed on 27 April 1966, in Budapest ceases its effect regarding the relations between the Republic of Hungary and the Slovak Republic.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in two originals at Bratislava, this 6th day of September 1999, in the Hungarian, Slovakian and English languages, each of which shall be of equal authenticity. In case of any divergence of interpretation of this Agreement the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Hungary:

KÁLMÁN KATONA

For the Government of the Slovak Republic:

JOZEF MAJECKO

ANNEX

**Route Schedule
to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Hungary
and the Government of the Slovak Republic**

Section I.

The airlines designated by the Government of the Republic of Hungary are entitled to operate air services on these specified routes:

Points in the Republic of Hungary	Intermediate points	Points in the Slovak Republic	Points beyond
Budapest and any other airport opened for international traffic		Bratislava and any other airport opened for international traffic	

Section II.

The airlines designated by the Government of the Slovak Republic are entitled to operate air services on these specified routes:

Points in the Slovak Republic	Intermediate points	Points in the Republic of Hungary	Points beyond
Bratislava and any other airport opened for international traffic		Budapest and any other airport opened for international traffic	

Notes:

- (1) Points beyond and intermediate points shall be specified later by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
- (2) The exercise of the fifth traffic right is subject to the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.
- (3) The operation of the scheduled air services by the designated airlines between points other than Budapest and Bratislava is subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[HUNGARIAN TEXT — TEXTE HONGROIS]

**LÉGIKÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPODÁS
A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA
ÉS
A SZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA
KÖZÖTT**

A Magyar Köztársaság Kormánya és a Szlovák Köztársaság Kormánya (a továbbiakban: Szerződő Felek)

attól az óhajtól vezérelve, hogy lehetővé tegyék a nemzetközi légi közlekedés lehetőségeinek kiszélesítését;

abból a célból, hogy kölcsönös érdekeket szolgálóan elősegítsék a Magyar Köztársaság és a Szlovák Köztársaság közötti légi közlekedési kapcsolatokat;

a Chicagóban 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott, a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezmény részeseiként;

az alábbiakban állapodnak meg:

1. cikk

FOGALOM-MEGHATÁROZÁSOK

A Megállapodás és a Függeléke szempontjából - kivéve, ha a szöveg másként rendelkezik -:

- a) a "Chicagói Egyezmény" kifejezés a Chicagóban 1944. december hetedik napján aláírásra megnyitott Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Egyezményt jelenti, beleértve az Egyezmény 90. cikke alapján elfogadott valamennyi Függeléket és az Egyezmény 94. cikke alapján a Függelék bármely módosítását, amennyiben ezek a Függelékek és módosításaik mindkét Szerződő Fél vonatkozásában hatályba léptek, vagy mindkettőjük által megerősítettek,
- b) a "légügyi hatóság" a Magyar Köztársaság esetében a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumot, a Szlovák Köztársaság esetében a Közlekedési, Postai és Távközlési Minisztériumot - a Polgári Repülési Igazgatóságot -, illetve mindkét esetben a fent említett légügyi hatóságok feladatainak ellátásával megbízott bármely személyt vagy szervezetet jelenti.
- c) a "Megállapodás" a jelen Megállapodást, annak Függelékét és azok bármely módosításait jelenti.
- d) a "Függelék" a Megállapodáshoz csatolt Függeléket és annak bármely módosításait jelenti,
- e) a "légijárat" a légi járműveknek utasok, poggyász, áru, és postai küldemények külön-külön, vagy együttes közforgalmú szállítására irányuló, díj vagy ellenszolgáltatás ellenében történő bármely üzemelését jelenti,
- f) a "nemzetközi légijárat" egynél több állam területe feletti légtérben áthaladó légifuvarozást jelent.
- g) a "nem-kereskedelmi célból történő leszállás" olyan leszállást jelent, amelynek célja nem utasok, poggyász, áru és/vagy postai küldemények légifuvarozásba történő felvétele vagy kirakása.
- h) a "kijelölt légitársasági vállalat" olyan légitársaságot jelent, amelyet a Megállapodás 3. cikkének megfelelően kijelöltek és engedélyeztek,
- i) a "viteldíj" az utasok (és poggyászaik) és/vagy áru (postai küldemények kivételével) légifuvarozásban történő szállításáért a légitársasági vállalatok, beleértve ügynökeiket, által felszámított díjakat, illetékeket vagy árakat, és az ilyen díjak, illetékek vagy árak alkalmazásának feltételeit jelenti,
- j) a "terület" a Chicagói Egyezmény 2. cikkében meghatározott jelentéssel bír,

- k) a "használati díj" a repülőtér, a légiforgalmi, illetve repülésbiztonsági berendezések vagy szolgáltatások nyújtásáért a légitársasági vállalatoknak felszámított díjat jelenti.

2. cikk

FORGALMI JOGOK NYÚJTÁSA

- (1) Mindegyik Szerződő Fél megadja a másik Szerződő Félnek a következő jogokat a másik Szerződő Fél légitársasági vállalata által menetrend szerinti nemzetközi légitársasági üzemeltetéséhez:
- a) területének leszállás nélküli átrepülési joga;
 - b) területén nem-kereskedelmi célból történő leszállások joga;
 - c) területén, a Függelékben az adott útvonalra meghatározott pontokon, leszállások joga a másik Szerződő Fél, vagy egy harmadik ország területéről kiinduló, vagy oda irányuló nemzetközi forgalomban utasok, áru és postai küldemények felvétele és kirakása céljából.

Ezek a fuvarozások és útvonalak a továbbiakban a "megállapodás szerinti légitársasági" és a "kijelölt útvonalak".

- (2) A Megállapodás és az annak elválaszthatatlan részét képező Függelék egyetlen rendelkezése sem értelmezhető oly módon, mintha az az egyik Szerződő Fél légitársasági vállalatának jogot adna a másik Szerződő Fél területének pontjai közötti légitársasági üzemeltetésben történő részvételre.
- (3) A jelen cikk (1) bekezdése a) és b) pontjában meghatározott jogokat mindegyik Szerződő Fél azon légitársasági vállalatai is élvezik, amelyek a jelen Megállapodás 3. cikkében nem kerültek kijelölésre.

3. cikk

KIJELÖLÉS ÉS ENGEDÉLYEZÉS

- (1) Mindegyik Szerződő Félnek joga van egy vagy több légitársasági vállalatot a jelen Megállapodással összhangban történő nemzetközi légitársasági üzemeltetésére kijelölni, és e kijelölést visszavonni vagy módosítani. E kijelölés a Szerződő Felek légügyi hatóságai közötti írásos értesítésekkel válik hatályossá.
- (2) A kijelölés, valamint a kijelölt légitársasági vállalat által az előírt formában és módon benyújtott üzemeltetési és műszaki engedélyekre irányuló kérelmek kézhezvételekor a másik Szerződő Fél a megfelelő meghatalmazásokat és engedélyeket minimális eljárási időn belül kiadja, feltéve, hogy:

- a) a légitársasági vállalat tulajdonának túlnyomó része és/vagy tényleges ellenőrzése a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél, e Szerződő Fél állampolgárai, vagy mindkettőnek a kezében van;
 - b) a kijelölt légitársasági vállalat képes eleget tenni mindazon feltételeknek, amelyeket a kérvényt vagy kérvényeket elbíráló Szerződő Fél a nemzetközi légitársaságok üzemeltetésével kapcsolatban szokásosan alkalmaz a törvényekben és más jogszabályokban leírtak alapján.
- (3) Amint a kijelölt légitársasági vállalat a jelen cikk (2) bekezdésében előírtak szerint megkapja az üzemeltetési engedélyt, bármikor megkezdheti a megállapodás szerinti légitársaságok üzemeltetését, feltéve, hogy a jelen Megállapodás 8. cikke (Viteltdíjak) rendelkezéseivel összhangban megállapított viteldíjak érvényben vannak és a menetrend, a 7. cikk (Tisztességes és egyenlő lehetőségek) szerint jóváhagyásra került.

4. cikk

JOGOK VISSZAVONÁSA, FELFÜGGESZTÉSE ÉS FELTÉTELEK ELŐÍRÁSA

- (1) Mindegyik Szerződő Félnek joga van az üzemeltetési engedély visszavonására, vagy a Megállapodásban meghatározott jogoknak a másik Szerződő Fél egy kijelölt légitársasági vállalata általi gyakorlásának felfüggesztésére vagy ezen jogok gyakorlásával kapcsolatban szükségesnek ítélt feltételek előírására:
- a) bármely esetben, ahol a légitársasági vállalat tulajdonának túlnyomó része és/vagy tényleges ellenőrzése nincs a légitársasági vállalatot kijelölő Szerződő Fél, vagy e Szerződő Fél állampolgárai, illetve mindkettő kezében;
 - b) abban az esetben, ha a légitársasági vállalat nem tartja meg a jelen Megállapodás 14. cikkében (Törvények és más jogszabályok alkalmazása) hivatkozott törvényeket és más jogszabályokat;
 - c) bármely esetben, ha a kijelölt légitársasági vállalatok a megállapodás szerinti légitársaságokat nem a jelenlegi Megállapodás rendelkezéseivel összhangban üzemeltetik.
- (2) A jelen cikkben meghatározott jogok csak a másik Szerződő Féllel való konzultáció után gyakorolhatók, kivéve, ha e cikk (1) bekezdésének b) és c) pontja további be nem tartásának megakadályozása céljából azonnali intézkedés megtétele szükséges. Ezen konzultációkat a légügyi hatóságoknak a kérés kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül kell megkezdeni.

- (3) E cikk nem korlátozza egyik Szerződő Fél azon jogát, hogy légi járatokat felfüggeszzen, korlátozzon, vagy feltételekhez kössön a 12. cikk (Biztonság és forgalmi előtér ellenőrzés) és a 13. cikk (A repülés védelme) előírásaival összhangban.

5. cikk

HASZNÁLATI DÍJAK

Mindegyik Szerződő Fél felszámíthat, vagy engedélyezheti ésszerű díjak felszámítását a repülőterek és egyéb, ellenőrzésük alatt álló berendezések használatáért. E díjak nem lehetnek magasabbak, mint a hasonló nemzetközi légituvarozásban részt vevő hazai légi járművekre felszámított használati díjak.

6. cikk

KÖZVETLEN TRANZITFORGALOM

Bármely Szerződő Fél területén közvetlen tranzitban áthaladó és a repülőternek erre a célra fenntartott területét el nem hagyó utasokat, poggyászt és árukat csak egyszerűsített ellenőrzésnek kell alávetni, kivéve az erőszakos cselekmények, a légikalózkodás és a korlátozás alá eső áruk csempészetének megakadályozását célzó intézkedéseket. A közvetlen tranzitban lévő poggyász és áru mentes a vámok és illetékek alól.

7. cikk

TISZTESSÉGES ÉS EGYENLŐ LEHETŐSÉGEK

- (1) Mindegyik Szerződő Fél tisztességes és egyenlő lehetőséget biztosít a másik Szerződő Fél kijelölt légi közlekedési vállalata számára a területük között a megállapodás szerinti légi járatok kijelölt útvonalakon történő üzemeltetésére.
- (2) A kijelölt útvonalakon való üzemelés során az egyik Szerződő Fél légi közlekedési vállalatának figyelembe kell vennie a másik Szerződő Fél kijelölt légi közlekedési vállalatának érdekeit, hogy az utóbbi légi közlekedési vállalatnak, amely szintén üzemeltet légi járatokat ezen az útvonalon, vagy annak egy részén, ne okozzon kárt.
- (3) Egyik Szerződő Fél sem korlátozhatja egyoldalúan a Megállapodásban és Függelékében foglalt jogokat a forgalom nagysága, a légi járatok sűrűsége, vagy gyakorisága, illetve a másik Szerződő Fél által kijelölt légi közlekedési vállalat üzemeltetésében lévő légi járművek típusa vagy típusai tekintetében, feltéve, hogy ezek összhangban vannak a Függelékkel, kivéve azonban, ha a korlátozás vám, műszaki, üzemeltetési, vagy környezetvédelmi okokból szükséges, a Chicagói Egyezmény 15. cikkével összhangban álló egységes feltételek alapján.
- (4) Egyik Szerződő Fél sem vehet ki a másik Szerződő Fél kijelölt légi közlekedési vállalataira első elutasítási követelményt, forgalommegosztást (uplift ratio), haszonelmaradási díjat, vagy más olyan kapacitásra, a járat gyakoriságára, vagy a forgalomra vonatkozó követelményt, amely nincs összhangban a jelen Megállapodásban lefektetett célokkal.

- (5) A megállapodás szerinti légijáratok menetrendjeit legalább harminc (30) nappal tervezett bevezetésüket megelőzően jóváhagyásra kell benyújtani mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságaihoz. Egyedi esetekben ez a határidő az említett hatóságok egyetértésével lerövidíthető.
- (6) A kiegészítő járatok üzemeltetésének engedélyezésére vonatkozó kérelmet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságához közvetlenül is be lehet nyújtani jóváhagyásra.

8. cikk

VITELDÍJAK MEGÁLLAPÍTÁSA

- (1) Az egyik Szerződő Fél légiközlekedési vállalatának a másik Szerződő Fél területére irányuló vagy onnan kiinduló fuvarozásainak viteldíjait ésszerű szinten kell meghatározni, kellő figyelemmel minden meghatározó tényezőre, beleértve az üzemeltetési költségeket, az ésszerű profitot és más légiközlekedési vállalatok viteldíjait.
- (2) A jelen Megállapodás 1. cikkében és a jelen cikk (1) bekezdésében hivatkozott viteldíjakról, lehetőség szerint az adott útvonal egészén vagy annak egy szakaszán üzemelő más légiközlekedési vállalatokkal folytatott konzultációt követően, a két Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatai állapodnak meg. Ezt a megállapodást, amennyiben lehetséges, a Légifuvarozók Nemzetközi Szövetsége viteldij-egyeztető mechanizmusa révén kell elérni.
- (3) A megállapított viteldíjakat, azok tervezett bevezetését legalább harminc (30) nappal megelőzően, jóváhagyásra kell beterjeszteni mindkét Szerződő Fél légügyi hatóságához. Egyedi esetekben ez a határidő az említett hatóságok egyetértésével csökkenthető.
- (4) A légügyi hatóságok a viteldíj jóváhagyásáról értesítést adhatnak, vagy ha a viteldíjak a jelen cikk (3) bekezdésével összhangban történő beterjesztésétől számított harminc (30) napon belül egyik légügyi hatóság sem fejezi ki egyet nem értését, ezen viteldíjakat jóváhagyottnak kell tekinteni. Ha a (3) bekezdés alapján a határidőt csökkentették, a légügyi hatóságok megállapodhatnak arról, hogy az egyet nem értés kifejezésére rendelkezésre álló időt kevesebb mint tizenöt (15) napra csökkentik.
- (5) Ha a jelen cikk (2) bekezdésével összhangban egy viteldíj nem állapítható meg, vagy az egyik légügyi hatóság értesíti a másik légügyi hatóságot, hogy a (2) bekezdés rendelkezései alapján megállapított viteldíjjal nem ért egyet, a Szerződő Felek légügyi hatóságai kísérik meg közös megegyezéssel meghatározni a viteldíjat.
- (6) Amennyiben a légügyi hatóságok, a jelen cikk (3) bekezdése szerint hozzájuk beterjesztett valamely viteldíjról nem tudnak megállapodni, vagy a jelen cikk (5) bekezdése szerint valamely viteldíj nem határozható meg, a vitát a jelen Megállapodás 16. cikke (Viták rendezése) előírásaival összhangban kell rendezni.

- (7) A jelen cikk előírásaival összhangban megállapított viteldíj addig marad érvényben, amíg új viteldíjat nem határoznak meg. Mindazonáltal a jelen cikk alapján egy viteldíj nem tartható érvényben tizenkét (12) hónapnál hosszabb időre azután az időpont után, amikor a viteldíj érvényessége egyébként is lejárt volna.

9. cikk

VÁMOK, ADÓK ÉS ILLETÉKEK ALÓLI MENTESSÉG

- (1) Az egyik Szerződő Fél területére történő belépéskor a másik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatok által a nemzetközi légifuvarozásban üzemeltetett légi járművek, szokásos felszereléseik, földi berendezéseik, az üzem- és kenőanyagok, a műszaki és fogyóeszközök, a pótalkatrészek, a légi járművek készletei (beleértve az élelmiszereket, italokat és dohányárut) mentesek valamennyi vám, adó, díj és illeték alól, feltéve, hogy e berendezések és készletek újbóli kivételükig a légi jármű fedélzetén maradnak.
- (2) Mentesek továbbá ugyanezen vámok, adók, díjak és illetékek alól, kivéve a nyújtott szolgáltatáshoz kapcsolódó díjakat:
- a) az egyik Szerződő Fél területére bevitt vagy ott beszerzett légi jármű készletek, az adott Szerződő Fél hatóságai által meghatározott kereteken belül, amelyeket a másik Szerződő Fél nemzetközi légifuvarozásban részt vevő kijelölt légiközlekedési vállalatának a területet elhagyó légi járművén való felhasználás céljából a fedélzetre felvittek, még akkor is, ha e készleteket annak a Szerződő Félnek a területe felett végzett repülés egy szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvittek;
 - b) az üzem- és kenőanyagok, valamint a műszaki és fogyóeszközök, amelyeket az egyik Szerződő Fél területére bevitték, vagy ott beszerettek a másik Szerződő Fél nemzetközi légifuvarozásban résztvevő egyik kijelölt légiközlekedési vállalatának légi járművén történő felhasználás céljából, még akkor is, ha ezeket az ellátmányokat annak a Szerződő Félnek a területe felett végzett repülés egy szakaszán használják fel, ahol azokat a fedélzetre felvittek;
 - c) bármely Szerződő Fél területére bevitt pótalkatrészek, amelyek a másik Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatok által a meghatározott útvonalon használt légi jármű karbantartására vagy javítására szolgálnak.
- (3) Bármely Szerződő Fél kijelölt légiközlekedési vállalatok légi járművének szokásos felszerelése, valamint a légi jármű fedélzetén tartott anyagok és készletek a másik Szerződő Fél területén csak az adott terület vámhatóságainak jóváhagyásával rakhatók ki. Ilyen esetekben, azok az említett hatóságok felügyelete alá helyezhetők mindaddig, amíg újbóli kivételükre vagy a vámszabályokkal összhangban, más módon való felhasználásukra sor nem kerül.

- (4) Az e cikkben biztosított mentességek abban az esetben is igénybe vehetők, ha az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalata az e cikkben meghatározott tételeknek a másik Szerződő Fél területére történő átszállítására vagy kölcsönzésére egy olyan légitársasági vállalattal kötött szerződést, amely hasonlóképpen élvezi a másik Szerződő Fél által biztosított mentességeket.

10. cikk

KERESKEDELMI LEHETŐSÉGEK

- (1) Mindegyik Szerződő Fél légitársasági vállalatai, a másik Szerződő Fél légügyi hatósága előzetes értesítését követően, a másik Szerződő Fél területén a légitársaság elősegítése és értékesítése céljából képviselőket hozhatnak létre.
- (2) Mindegyik kijelölt légitársasági vállalat a másik Szerződő Fél törvényeivel és más jogszabályaival összhangban vehet részt légitársasági szolgáltatások értékesítésében a másik Szerződő Fél területén.
- (3) Az egyik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalatai, a másik Szerződő Félnek a belépésre, tartózkodásra és munkavállalásra vonatkozó törvényeivel és más jogszabályaival összhangban a másik Szerződő Fél területére bevihetik és alkalmazásban tarthatják a légitársaság nyújtásához szükséges igazgatási, értékesítési, műszaki és üzemeltetési személyzetet. A másik Szerződő Fél államából a jelen cikkkel összhangban bevitt és a képviselőken alkalmazott személyzetnek nincs szüksége munkavállalási engedélyre.

11 cikk

BEVÉTELEK ÁTUTALÁSA

- (1) Mindegyik Szerződő Fél biztosítja a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalatának a jogot, hogy a másik Szerződő Fél kijelölt légitársasági vállalata által az utasok, poggyászok, áruk és postai küldemények szállításával kapcsolatban, a területén szerzett kiadásokon felüli bevételi többleteit átválthassa és átutalhassa. Az átváltást és átutalást azon Szerződő Fél devizajogszabályaival összhangban kell végezni, amelynek területén a bevételek keletkeztek. Az átutalás azonnal végrehajtható, de legkésőbb az erre vonatkozó kérésétől számított harminc (30) napon belül.
- (2) Amennyiben a Szerződő Felek között külön fizetési megállapodás van érvényben, a kifizetéseket ennek a megállapodásnak a rendelkezéseivel összhangban kell végrehajtani.
- (3) Amíg a Szerződő Felek államai között hatályban van a Magyar Köztársaság és a Szlovák Köztársaság között a kettős adóztatás elkerüléséről és a pénzügyi rendelkezések kijátszásának megakadályozásáról Pozsonyban, 1994. augusztus 5-én aláírt Egyezmény, ezen Egyezmény rendelkezései vonatkoznak a Szerződő Felek kijelölt légitársasági vállalatainak képviselőire.

12. cikk

BIZTONSÁG ÉS FORGALMI ELŐTÉRI ELLENŐRZÉS

- (1) Mindegyik Szerződő Fél a jelen Megállapodás szerinti légifuvarozás üzemeltetése céljából érvényesnek ismeri el a másik Szerződő Fél által kiadott vagy érvényesített és érvényben levő légialkalmassági bizonyítványokat, valamint szakszolgálati engedélyeket és jogosítványokat, feltéve, hogy az e bizonyítványokkal és jogosítványokkal szemben támasztott követelmények az Egyezmény szerint megállapított minimum-előírásokkal legalább azonosak. Mindazonáltal mindegyik Szerződő Fél visszautasíthatja, vagy érvényesnek fogadhatja el a másik Szerződő Fél által a saját állampolgárai számára a területe feletti átrepülés céljából kiállított, vagy érvényesített megfelelőségi bizonyítványokat és engedélyeket.
- (2) Bármelyik Szerződő Fél bármikor konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél által elfogadott biztonsági előírásokat illetően a személyzettel, légijárművel vagy a légijárművek üzemeltetésével kapcsolatos bármilyen kérdésben. Az ilyen konzultációkat a kérés benyújtásától számított 30 napon belül meg kell tartani.
- (3) Ha a konzultációkat követően az egyik Szerződő Fél úgy találja, hogy a másik Szerződő Fél ténylegesen nem alkalmazza és nem tartja be bármely ilyen területen azokat a biztonsági előírásokat, amelyek legalább a Chicagói Egyezmény szerint abban az időben megállapított minimális előírásokkal egyenértékűek, az első Szerződő Fél e megállapításairól tájékoztatja a másik Szerződő Felet, és megteszi a szükséges lépéseket e minimális előírások betartása és annak érdekében, hogy a másik Szerződő Fél megtegye a megfelelő helyreigazító intézkedéseket. Ha a másik Szerződő Fél 15 napon belül, vagy egyeztetett hosszabb időszak alatt nem teszi meg a megfelelő lépéseket, ez alapot szolgáltat a jelen Megállapodás 4. cikkének (Az üzemeltetési engedély visszavonása, jogok felfüggesztése vagy feltételek előírása) alkalmazására.
- (4) A Chicagói Egyezmény 33. cikkében foglalt kötelezettségek teljesítése mellett egyetértenek abban, hogy az egyik Szerződő Fél légiközlekedési vállalata vagy vállalatai által a másik Szerződő Fél területére vagy területéről üzemeltetett légijárat bármely légijárművét a másik Szerződő Fél meghatalmazott képviselői jogosultak a másik Szerződő Fél területén megvizsgálni a fedélzeten és a légijármű környezetében mind a légijármű, mind a személyzet dokumentumai érvényességének, illetve a légijármű és felszereléseinek szemrevételezhető állapotának ellenőrzése céljából (e cikkben ez az ún. "forgalmi előtéri ellenőrzés"), ha ez nem vezet indokolatlan késéshez.
- (5) Ha bármely ilyen forgalmi előtéri vizsgálat vagy vizsgálatok sorozata alapján:
 - a) súlyos aggály merül fel a tekintetben, hogy egy légijármű vagy egy légijármű üzemeltetése nem felel meg azoknak a minimális előírásoknak, amelyeket az adott időszakban a Chicagói Egyezmény szerint határoztak meg, vagy

- b) súlyos aggály merül fel a tekintetben, hogy ténylegesen nem alkalmazzák és nem tartják be azokat a biztonsági előírásokat, amelyeket az adott időszakban a Chicagói Egyezmény szerint határoztak meg,

a vizsgálatot lefolytató Szerződő Fél a Chicagói Egyezmény 33. cikkének alkalmazásához levonhatja azt a következtetést, hogy azok a követelmények, amelyek szerint kiadták vagy érvényesítették a légi jármű vagy a személyzete számára szóló bizonyítványokat vagy engedélyeket, vagy a légi jármű üzemeltetésének követelményei nem egyenértékűek a Chicagói Egyezmény szerint megállapított minimális előírásokkal, vagy nem haladják meg azokat

- (6) Abban az esetben, ha az egyik Szerződő Fél légitársasági vállalat vagy vállalata által üzemeltetett légi járművön a fenti (4) bekezdéssel összhangban lévő forgalmi előtér ellenőrzés lefolytatásának lehetőségét megtagadja e légitársasági vállalat vagy vállalatok képviselője, a másik Szerződő Fél ebből arra következtethet, hogy a fenti (5) bekezdésben meghatározott típusú súlyos aggály merül fel, és levonja a az adott bekezdésben hivatkozott következtetéseket.
- (7) Mindegyik Szerződő Fél fenntartja magának a jogot ahhoz, hogy haladéktalanul felfüggeszse vagy módosítsa a másik Szerződő Fél légitársasági vállalat vagy vállalata üzemeltetési engedélyét, ha az első Szerződő Fél a forgalmi előtér ellenőrzés vagy ellenőrzés-sorozat eredményeként, a forgalmi előtér ellenőrzés, konzultáció megtagadása alapján, vagy egyéb módon megállapítja, hogy azonnali intézkedés szükséges a légitársasági vállalat biztonságos működése céljából.
- (8) Az egyik Szerződő Fél által a fenti (3) vagy (7) bekezdés szerint tett lépéseket meg kell szüntetni, ha az ilyen intézkedések foganatosításának alapja megszűnt.

13. cikk A REPÜLÉS VÉDELME

- (1) A Szerződő Felek, összhangban a nemzetközi jog által biztosított jogaikkal és kötelezettségeikkel, megerősítik, hogy egymással való kapcsolataikban a légitársasági biztonságának jogellenes cselekményektől való megvédése a jelen Megállapodás elválaszthatatlan részét képezi.
- (2) A Szerződő Felek felkérés esetén minden szükséges segítséget megadnak egymásnak a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésére irányuló cselekmények megakadályozására és más, az utasok, a személyzet, a légi járművek, a repülőterek és a légiraforgalmi berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmények és minden más repülésbiztonság ellen irányuló fenyegetés megakadályozására.

- (3) A Szerződő Felek az 1963. év szeptember 14-én Tokióban aláírt és "A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló egyezmény", az 1970. év december 16-án Hágában aláírt és "A légi járművek jogellenes hatalomba kerítése leküzdéséről szóló egyezmény" és az 1971. szeptember 23-án Montrealban aláírt és "A polgári légi közlekedés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló egyezmény" rendelkezéseivel összhangban járnak el.
- (4) A Szerződő Felek az egymással fenntartott kapcsolataikban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által megállapított és a Nemzetközi Polgári Repülésről szóló Megállapodás Függelékében megnevezett, a légi közlekedés biztonságára vonatkozó rendelkezésekkel összhangban cselekednek, valamint megkivánják, hogy a területükön bejegyzett légi járművek üzemeltetői, illetve azok az üzemeltetők, akiknek fő üzleti telephelye, vagy állandó lakhelye területükön van, és a területükön lévő repülőterek üzemeltetői ezen a légi közlekedés védelmére vonatkozó előírásoknak megfelelően járnak el.
- (5) A Szerződő Felek egyetértenek abban, hogy a másik Szerződő Fél által a repülés védelmével kapcsolatban megkövetelt előírásokat az adott Szerződő Fél területére történő belépéskor megtartják, a légi jármű védelme érdekében megfelelő intézkedéseket tesznek, és az utasokat, a személyzetet, azok poggyászait, valamint az árut és a légi jármű készleteit a beszállás, illetve berakodás előtt és közben átvizsgálják. A Szerződő Felek kölcsönös jóindulattal bírálják el a másik Szerződő Félnek az egyes konkrét veszélyekkel szembeni különleges biztonsági intézkedések megtételére irányuló kéréseit.
- (6) A légi jármű jogellenes hatalomba kerítése, illetve ennek veszélye fennállása esetén, vagy más, az utasok, a személyzet, a légi járművek, a repülőterek és a léginnavigációs berendezések biztonsága elleni jogellenes cselekmény esetén a Szerződő Felek segítséget nyújtanak egymásnak a kommunikáció és más - az ilyen cselekmény vagy ennek veszélye gyors és biztonságos megszüntetéséhez szükséges - megfelelő intézkedések megtétele útján.
- (7) Amennyiben az egyik Szerződő Fél azon állítása, hogy a másik Szerződő Fél nem ezen cikk légi közlekedés védelmére vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően járt el, megalapozottnak bizonyul, légügyi hatósága azonnali konzultációt kérhet a másik Szerződő Fél légügyi hatóságától. Amennyiben a kérelemtől számított tizenöt (15) napon belül nem sikerül kielégítő megegyezésre jutni, ez alapot szolgáltat a másik Szerződő Fél légi közlekedési vállalata üzemeltetési engedélye, vagy műszaki engedélyei felfüggesztésére, visszavonására, korlátozására, illetve különleges feltételek meghatározására. Szükség esetén ez a Szerződő Fél a tizenöt (15) nap letelte előtt is tehet átmeneti intézkedéseket.

14. cikk

TÖRVÉNYEK ÉS MÁS JOGSZABÁLYOK ALKALMAZÁSA

- (1) Az egyik Szerződő Félnak - a területére történő belépéskor, távozásakor, illetve a területén való tartózkodásakor - a nemzetközi légit közlekedésben részt vevő légit járműre vagy az ott-tartózkodás során ezen légit jármű üzemelésére és repülésére vonatkozó törvényeit és más jogszabályait a másik Szerződő Fél légit közlekedési vállalatának légit járművére is alkalmazni kell és azokat az adott légit járműnek az első Szerződő Fél területére történő belépésekor, távozásakor vagy ott-tartózkodásakor be kell tartania.
- (2) Az egyik Szerződő Félnak a területére történő belépéskor, ott-tartózkodásakor, illetve távozásakor a légit jármű fedélzetén lévő utasok, személyzet, illetve áru belépésével, valamint távozásával kapcsolatos törvényeit és más jogszabályait (beleértve a belépésre, engedélyezésre, bevándorlásra és kivándorlásra, útlevelekre, vámvizsgálatra, valutákra és közegészségügyi ellenőrzésre vonatkozó rendelkezéseket, illetve postai küldemények esetében a postai rendelkezéseket) a másik Szerződő Fél légit közlekedési vállalata utasai, személyzete és az áruk vonatkozásában be kell tartani.
- (3) Bármely Szerződő Fél kérésére a másik Szerződő Fél engedélyezheti a mindkét országban forgalmi jogokat gyakorló légit közlekedési vállalatoknak olyan intézkedések megtételét, amellyel biztosítják, hogy csak az adott állam által a belépéshez vagy tranzitáláshoz megkövetelt utazási dokumentumokkal rendelkező utasokat szállítsanak. Amennyiben egy elszállított utas nem felel meg a másik Szerződő Fél területén a belépésre vonatkozó törvényeknek és más jogszabályoknak, a légit közlekedési vállalat köteles az utast saját költségén visszaszállítani.
- (4) Bármely Szerződő Fél elfogadja, hogy vizsgálja azon személyek ügyét, akiket a leszállás pontján beléptetésre való alkalmatlanság miatt az adott Szerződő Fél területére visszaszállítottak, amennyiben ezek a személyek a beszállást megelőzően - nem közvetlen tranzit céljából - területén tartózkodtak.

15. cikk

KONZULTÁCIÓK

- (1) A Szerződő Felek légügyi hatóságai a szoros együttműködés szellemében időről-időre tanácskoznak annak érdekében, hogy a jelen Megállapodás végrehajtását és rendelkezéseinek megtartását biztosítsák.

- (2) Bármely Szerződő Fél bármikor kérhet a jelen Megállapodás értelmezése, alkalmazása, módosítása, vagy a Megállapodással összefüggő bármely vitás kérdés tárgyában konzultációkat. A konzultációkat - amelyek történhetnek szóban vagy írásban - az írásban történő kérés kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül kell megkezdeni, kivéve, ha a Szerződő Felek légügyi hatóságai megállapodnak a határidő meghosszabbításában.

16. cikk

VITÁK RENDEZÉSE

- (1) A jelen Megállapodás vagy Függeléke értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatban felmerülő bármely vitát a Szerződő Felek légügyi hatóságainak közvetlen tárgyalások útján kell rendezni. Abban az esetben, ha a vita a fent említett hatóságok között vagy diplomáciai úton nem rendezhető, akkor a vitát bármely Szerződő Fél kérésére az alábbi eljárással összhangban választott bíróság elé terjesztik.
- (2) A választott bíróság három választott bíróból áll, akiket a következőképpen választanak ki:
- a) a választott bíróságot igénylő kérés kézhezvételétől számított harminc (30) napon belül mindegyik Szerződő Fél megnevez egy választott bírót. E két választott bíró a megnevezésüket követő hatvan (60) napon belül egy harmadik választott bíró kijelölésében egyezik meg, aki a választott bíróság elnökeként fog tevékenykedni,
 - b) amennyiben valamelyik Szerződő Fél nem tud választott bírót megnevezni, vagy a harmadik választott bíró személyében az a) pontban foglaltaknak megfelelően nem egyeznek meg, bármely Szerződő Fél kérheti a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának elnökét, hogy jelölje ki a szükséges választott bírót vagy választott bírakat harminc (30) napon belül. Ha a Tanács elnöke valamelyik Szerződő Fél országának állampolgára, akkor az ilyen alapon nem kizárt rangidős alelnök végzi a kinevezést.
- (3) Hacsak másként nem állapodnak meg, a döntőbíróság a jelen Megállapodással összhangban megállapítja bíraskodásának hatáskörét és meghatározza az eljárást. A bíróság utasítására vagy bármelyik Szerződő Fél kérésére a bíróság teljes felállítását követő tizenöt (15) napon belül konferenciát tartanak a döntőbíraskodás tárgyát képező kérdésekről és a követendő pontos eljárásokról.
- (4) Hacsak másként nem állapodnak meg, a bíróság teljes felállítását követő negyvenöt (45) napon belül mindegyik Szerződő Fél benyújt egy memorandumot. A válaszok hatvan (60) nap múlva esedékesek. Bármelyik Szerződő Fél kérésére vagy saját belátása szerint a válaszok esedékességét követő tizenöt (15) napon belül a bíróság meghallgatást tart.

- (7) Mindegyik Szerződő Fél nemzeti jogszabályaival összhangban a választott bíróság döntésének vagy ítéletének teljes hatályt ad.
- (8) A választott bíróság költségei, beleértve a választott bírák díjait és költségeit, a Szerződő Felek között egyenlően oszlanak meg. A Tanács Elnöke által a jelen cikk (2) bekezdése b) pontjának eljárásaival kapcsolatban felmerülő bármilyen költségek a választott bíróság költségeinek részeként tekintendők.

17. cikk

MÓDOSÍTÁSOK ÉS VÁLTOZTATÁSOK

- (1) Amennyiben bármely Szerződő Fél kívánatosnak tartja a jelen Megállapodás bármely rendelkezésének módosítását, konzultációt kérhet a másik Szerződő Félőtől. A konzultációt, amely a légügyi hatóságok között is lefolytatható, tárgyalás vagy levelezés útján, a kérés kézhezvételétől számított hatvan (60) napon belül kell megkezdeni. Az így elfogadott módosítások diplomáciai jegyzékváltással történő megerősítéssel lépnek hatályba.
- (2) A Függelék módosításairól a Szerződő Felek légügyi hatóságai közvetlenül is megállapodhatnak.

18. cikk

NYILVÁNTARTÁSBAVÉTEL AZ ICAO-NÁL

A Megállapodást és valamennyi módosítását nyilvántartásba kell vetetni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetenél (ICAO).

19. cikk

ÖSSZHANG A TÖBBOLDALÚ MEGÁLLAPODÁSOKKAL

Amennyiben egy olyan többoldalú megállapodás lép hatályba, melyet mindkét Szerződő Fél elfogadott, és amely a Megállapodás által felőlelt bármely kérdést érinti, a jelen Megállapodást úgy kell módosítani, hogy az a többoldalú megállapodás előírásaival összhangban legyen.

20. cikk

FELMONDÁS

- (1) A jelen Megállapodás hatálya határozatlan idejű.
- (2) Mindegyik Szerződő Fél bármikor írásban értesítheti a másik Szerződő Felet a jelen Megállapodás felmondására vonatkozó szándékáról. Az értesítés másolatát egyidejűleg a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezethez is meg kell küldeni. Ilyen felmondási értesítés esetén a Megállapodás az értesítés másik Szerződő Fél általi kézhezvételétől számított tizenkét (12) hónap múlva lejár, kivéve, ha a Szerződő Felek megegyeznek, hogy az értesítés a határidő lejárta előtt visszavonásra kerül. Amennyiben a másik Szerződő Fél nem ismeri el az értesítés kézhezvételét, akkor az értesítést kézbesítettnek kell tekinteni tizennégy (14) nappal azután, hogy annak másolatát a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet kézhez kapta.

21. cikk

HATÁLYBALÉPÉS

- (1) A Szerződő Felek diplomáciai úton értesítik egymást arról, hogy vonatkozó jogi követelményeiknek eleget tettek. A Megállapodás a későbbi jegyzék kézhezvételétől számított 30. napon lép hatályba.
- (2) Jelen Megállapodás hatálybalépésével egyidejűleg a Magyar Köztársaság és a Szlovák Köztársaság közötti kapcsolatok vonatkozásában hatályát veszti a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1966. április 27-én aláirt Légiközlekedési Megállapodás.

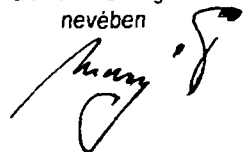
Ennek hiteléül alulírottak, akiket erre Kormányaik megfelelően felhatalmaztak, a jelen Megállapodást aláírják.

Készült Pozsonyban, az 1999. év szeptember hó 6. napján, két eredeti példányban, magyar, szlovák és angol nyelven; mindegyik szöveg egyaránt hiteles. Amennyiben a jelen Megállapodás értelmezése kapcsán vita merül fel, az angol nyelvű szöveg az irányadó.



A Magyar Köztársaság Kormánya
nevében

A Szlovák Köztársaság Kormánya
nevében



FÜGGELÉK

**ÚTVONAL - TERV
a Magyar Köztársaság Kormánya és
a Szlovák Köztársaság Kormánya közötti
légiközlekedési Megállapodáshoz**

I. Rész

A Magyar Köztársaság Kormánya által kijelölt légiközlekedési vállalatok a következő meghatározott útvonalakon üzemeltethetnek légi járatokat:

Pontok a Magyar Köztársaságban	Közbenső pontok	Pontok a Szlovák Köztársaságban	Túli pontok
Budapest és a nemzetközi forgalom számára megnyitott repülőterek		Pozsony és a nemzetközi forgalom számára megnyitott repülőterek	

II. Rész

A Szlovák Köztársaság Kormánya által kijelölt légiközlekedési vállalatok a következő meghatározott útvonalakon üzemeltethetnek légi járatokat:

Pontok a Szlovák Köztársaságban	Közbenső pontok	Pontok a Magyar Köztársaságban	Túli pontok
Pozsony és a nemzetközi forgalom számára megnyitott repülőterek		Budapest és a nemzetközi forgalom számára megnyitott repülőterek	

Megjegyzések:

1. A közbenső és túli pontokat a két Szerződő Fél légügyi hatóságai a későbbiekben határozzák meg.
2. Az ötödik jog gyakorlása a két Szerződő Fél légügyi hatóságai jóváhagyásának függvénye.
3. A kijelölt légiközlekedési vállalatok Budapesten és Pozsonyon kívüli pontok közötti menetrend szerinti járatainak üzemelése a Szerződő Felek légügyi hatóságai jóváhagyásának függvénye.

[SLOVAK TEXT — TEXTE SLOVAQUE]

Dohoda
medzi vládou Maďarskej republiky
a
vládou Slovenskej republiky
o leteckých dopravných službách

Vláda Maďarskej republiky a vláda Slovenskej republiky /ďalej len "zmluvné strany"/,

želajúc si rozšíriť možnosti medzinárodnej leteckej dopravy,

s cieľom podporiť vzájomné výhodné vzťahy v oblasti leteckej dopravy medzi územiami Maďarskej republiky a Slovenskej republiky,

ako zmluvné strany Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, podpísaného 7.decembra 1944 v Chicagu,

dohodli sa takto :

Článok 1
Definície pojmov

Na účely tejto dohody a jej Prílohy, pokiaľ nie je uvedené inak, výraz :

a) "Dohovor" znamená Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, podpísaný 7.decembra 1944 v Chicagu, ktorý zahŕňa akýkoľvek dodatok prijatý podľa článku 90 Dohovoru a akúkoľvek zmenu v dodatkoch k Dohovoru podľa článku 94, ak tieto dodatky alebo zmeny nadobudli platnosť alebo ich schválili obidve zmluvné strany;

b) "vládne orgány civilného letectva" znamená v prípade Maďarskej republiky Ministerstvo dopravy, spojov a vodného hospodárstva,, v prípade Slovenskej republiky Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikácií, sekciu civilného letectva a v oboch prípadoch akúkoľvek inú osobu alebo orgán, ktorý je splnomocnený plniť funkcie uvedených orgánov štátnej správy;

c) "dohoda" znamená túto dohodu, jej Prílohu a akékoľvek ich zmeny;

d) "Príloha" znamená Prílohu tejto dohody a akékoľvek jej zmeny;

e) "letecká dopravná služba" znamená akúkoľvek službu zabezpečenú lietadlom, s cieľom prepravy cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty, jednotlivo alebo v kombinácii, za poplatok alebo formou prenájmu;

f) "medzinárodná letecká dopravná služba" znamená leteckú prepravu nad územím viac než jedného štátu;

g) "zastavenie nie na účely leteckej dopravnej služby" znamená pristávať za akýmkoľvek iným účelom než prijať na palubu alebo vyložiť cestujúcich, náklad a/alebo poštu v rámci leteckej prepravy;

h) "určená letecká spoločnosť" znamená každú leteckú spoločnosť, ktorá bola vymenovaná a splnomocnená podľa článku 3 tejto dohody;

i) "tarifa" znamená cestovné, sadzbu alebo poplatok za prepravu cestujúcich (a ich batožiny) a/alebo náklad (okrem pošty) v leteckej preprave účtované leteckou spoločnosťou, vrátane jej sprostredkovateľov, a podmienky vplyvajúce na také cestovné, sadzbu alebo poplatok;

j) "územie" má význam uvedený v článku 2 Dohovoru;

k) "užívateľský poplatok" znamená poplatok leteckých spoločností za používanie letiska alebo leteckých navigačných zariadení zaisťujúcich bezpečnosť leteckej dopravy a služieb.

Článok 2 Udelenie práv

(1) Každá zmluvná strana udelí určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany za účelom prevádzkovania plánovaných medzinárodných leteckých dopravných služieb nasledovné práva :

a) prelietať nad územím štátu druhej zmluvnej strany bez medzipristátia;

b) pristávať na území štátu druhej zmluvnej strany nie na účely leteckej dopravnej služby;

c) pristávať na území jej štátu na miestach uvedených v prílohe tejto dohody, s cieľom prijať na palubu v mieste štartu alebo vyložiť v mieste určenia na území štátu druhej zmluvnej strany alebo tretieho štátu cestujúcich, náklad a poštu v rámci medzinárodnej prepravy. Takéto služby a trasy sú na účely tejto dohody ďalej nazývané "dohodnuté služby" alebo "určené trasy".

(2) Ustanovenia tejto dohody a Prílohy, ktorá je súčasťou dohody sa nevykladajú tak, že sa tým udeľuje právo určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany zabezpečovať leteckú prepravu medzi bodmi na území štátu druhej zmluvnej strany.

(3) Letecké spoločnosti štátov obidvoch zmluvných strán, ktoré neboli určené podľa článku 3 tejto dohody, majú práva podľa odseku 1 písmeno a) a b) tohto článku.

Článok 3 Určenie leteckých spoločností a prevádzkové povolenie

(1) Každá zmluvná strana má právo určiť jednu alebo niekoľko leteckých spoločností na poskytovanie medzinárodných leteckých dopravných služieb podľa tejto dohody, ako aj zrušiť alebo zmeniť také určenie. Vládne orgány civilného letectva zmluvných strán si také určenie navzájom písomne oznámia.

(2) Po prijatí takého oznámenia a žiadosti určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany, podanej na predpísanom tlačive a predpísaným spôsobom, o poskytnutie oprávnení a technických povolení udelí druhá zmluvná strana príslušné oprávnenia a povolenia s minimálnym procedurálnym zdržaním, ak :

a) podstatná časť majetku a/alebo efektívna kontrola tejto leteckej spoločnosti bola prevezená na zmluvnú stranu, ktorá leteckú spoločnosť určila, jej štátnych príslušníkov alebo platí oboje;

b) určená letecká spoločnosť je povinná dodržiavať podmienky podľa vnútroštátnych právnych predpisov štátu zmluvnej strany

týkajúcich sa žiadosti alebo žiadostí platných pre poskytovanie medzinárodných leteckých dopravných služieb.

(3) Po prijatí prevádzkového povolenia vydaného podľa odseku 2 tohto článku, môže určená letecká spoločnosť začať kedykoľvek poskytovať dohodnuté služby, ak platia tarify stanovené podľa ustanovení článku 8 (Tarify) tejto dohody a letové poriadky sú schválené podľa článku 7 (Spravodlivé a rovnaké podmienky) tejto dohody.

Článok 4

Zrušenie prevádzkového povolenia, pozastavenie práv a uloženie podmienok

(1) Každá zmluvná strana má právo zrušiť platnosť prevádzkového povolenia alebo dočasne pozastaviť uplatňovanie práv, uvedených v tejto dohode, ktoré poskytla určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany, alebo vyžadovať splnenie takých podmienok, ktoré sú nevyhnutné pri uplatňovaní takých práv, ak :

a) prevažná časť majetku a/alebo efektívna kontrola takej určenej leteckej spoločnosti sa nepreviedla na zmluvnú stranu, ktorá leteckú spoločnosť určila, alebo na jej štátnych príslušníkov, alebo platí oboje;

b) určená letecká spoločnosť nedodržiava vnútroštátne právne predpisy štátu zmluvnej strany podľa článku 14 (Aplikácia vnútroštátnych právnych predpisov) tejto dohody;

c) určená letecká spoločnosť neposkytuje dohodnuté služby podľa podmienok určených touto dohodou.

(2) Ak je nevyhnutný okamžitý zásah z hľadiska zabránenia ďalšiemu nedodržaniu ustanovení podľa písmen 1 b) a 1 c) tohto článku, môže sa uplatniť právo v súlade s týmto článkom iba po konzultácii s druhou zmluvnou stranou. Taká konzultácia sa uskutoční v lehote do tridsiatich (30) dní odo dňa prijatia žiadosti.

(3) Tento článok neobmedzuje právo každej zmluvnej strany pozastaviť, obmedziť alebo uložiť podmienky na poskytovanie leteckých dopravných služieb podľa ustanovení článku 12 (Bezpečnosť a kontrola na ploche) a článku 13 (Bezpečnosť leteckej dopravy).

Článok 5

Užívateľské poplatky

Každá zmluvná strana môže uložiť alebo povoliť uloženie primeraných poplatkov za použitie letísk a iných zariadení, ktoré sú pod jej kontrolou. Také poplatky nesmú byť vyššie ako poplatky vyberané za jej lietadlá zabezpečujúce medzinárodnú leteckú prepravu.

Článok 6
Preprava v priamom tranzite

Cestujúci, batožina a náklad v priamom tranzite na území štátu jednej zmluvnej strany, ktoré neopúšťajú priestory letiska na to určené, sa podrobia zjednodušenej kontrole okrem prípadov bezpečnostných opatrení proti násilným činom, vzdušnému pirátstvu, pašeráctvu a neoprávnenej preprave kontrolovaného tovaru. Batožina a náklad v priamom tranzite budú oslobodené od cla a iných poplatkov.

Článok 7
Spravodlivé a rovnaké podmienky

(1) Každá zmluvná strana poskytne určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany spravodlivé a rovnaké podmienky na poskytovanie dohodnutých služieb na určených trasách medzi územiami svojich štátov.

(2) Pri poskytovaní dohodnutých služieb musí určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany brať do úvahy záujmy určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany tak, aby nespôsobilá ujmu leteckým službám, ktoré zabezpečuje letecká spoločnosť štátu tejto druhej zmluvnej strany na tej istej trase alebo na jej úseku.

(3) Zmluvná strana nemôže jednostranne obmedziť práva vyplývajúce z tejto dohody a jej Prilohy, vzťahujúce sa na objem prepravy, frekvenciu a pravidelnosť služieb, alebo typ lietadla alebo lietadiel určených leteckými spoločnosťami štátu druhej zmluvnej strany, ktoré sú v súlade s Prilohou, okrem tých, ktoré sú potrebné z dôvodov colných, technických, prevádzkových a ochrany životného prostredia z hľadiska jednotných podmienok v súlade s článkom 15 Chicagského dohovoru.

(4) Žiadna zmluvná strana nevytvorí určeným leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany prekážky v práve prvého výberu, prekážky v proporčnom rozdelení, prekážky v poplatkoch alebo iné požiadavky týkajúce sa kapacity, frekvencie letov alebo prepravy, ktoré nie sú v súlade s cieľmi tejto dohody.

(5) Plány dohodnutých služieb sa musia predložiť na schválenie vládny orgánom civilného letectva obidvoch zmluvných strán najneskôr tridsať (30) dní pred navrhovaným dňom ich zavedenia. V osobitných prípadoch sa táto lehota so súhlasom uvedených vládnych orgánov môže skrátiť.

(6) Žiadosť o povolenie prevádzkovania ďalších letov môže predložiť na schválenie určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany priamo vládny orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany.

Článok 8
Tarifý

(1) Tarifý účtované určenými leteckými spoločnosťami štátov zmluvných strán za prepravu medzi územiaми ich štátov budú určené na primeranej úrovni so zreteľom na dôležité činitele vrátane nákladov na prevádzku, primeraný zisk a tarifý iných leteckých spoločností.

(2) Tarifý uvedené v odseku 1 tohto článku musia, ak je to možné, dohodnúť určené letecké spoločnosti štátov obidvoch zmluvných strán po konzultácii s inými leteckými spoločnosťami zabezpečujúcimi celú alebo časť trasy a táto dohoda musí byť, kdekoľvek je to možné, dosiahnutá podľa postupov vypracovania taríf Medzinárodnou asociáciou pre leteckú dopravu.

(3) Takto dohodnuté tarifý sa predložia na schválenie vládnym orgánom civilného letectva zmluvných strán najneskôr tridsať (30) dní pred navrhovaným dňom ich zavedenia. V osobitných prípadoch sa táto lehota so súhlasom uvedených vládných orgánov môže skrátiť.

(4) Schválenie taríf možno udeliť ihneď. Ak ani jeden z vládných orgánov civilného letectva nevyjadril svoj nesúhlas do pätnástich (15) dní odo dňa ich predloženia, v súlade s odsekom 3 tohto článku, budú sa pokladať tarifý za schválené. V prípade, že lehota na predloženie bude skrátená, podľa odseku 3 tohto článku, vládne orgány civilného letectva sa môžu dohodnúť, že lehota na oznámenie neschválenia taríf, bude kratšia než pätnásť (15) dní.

(5) Ak nemožno dohodnúť tarifu v súlade s odsekom 2 tohto článku alebo vládne orgány civilného letectva jednej zmluvnej strany oznámia vládnym orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany neschválenie taríf dohodnutých v súlade s odsekom 2 tohto článku, potom sa vládne orgány civilného letectva zmluvných strán vynosnažia stanoviť tarifý vzájomnou dohodou.

(6) Ak sa vládne orgány civilného letectva nedohodnú na tarife predloženej podľa odseku 3 tohto článku, alebo nestanovia tarifu podľa odseku 5 tohto článku, spor sa bude riešiť v súlade s ustanoveniami článku 16 (Riešenie sporov) tejto dohody.

(7) Tarifa stanovená v súlade s ustanoveniami tohto článku ostáva v platnosti dovtedy, kým bude schválená nová tarifa. Avšak platnosť tarify, podľa tohto odseku nemožno po uplynutí jej platnosti predĺžiť na dobu dlhšiu ako 12 mesiacov odo dňa, ktorým by skončila jej platnosť.

Článok 9
Oslobodenie od cla, daní a iných poplatkov

(1) Lietadlo určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zo zmluvných strán prevádzkované v medzinárodných leteckých dopravných službách, a jeho obvyklé vybavenie, základné vybavenie, pohonné látky, mazivá, spotrebné technické zásoby, náhradné dielce, zásoby lietadla (vrátane potravín, nápojov a tabaku) sú oslobodené od všetkých ciel, daní, poplatkov a platieb za predpokladu, že po prilete na územie štátu druhej zmluvnej strany ostáva takéto vybavenie a zásoby na palube lietadla dovtedy, kým sa opäť nevyvezú.

(2) Oslobodené od týchto ciel, daní, poplatkov a platieb, s výnimkou platieb za služby, sú tiež :

a) dovezené alebo dodané zásoby, naložené na palubu lietadla územím štátu jednej zmluvnej strany, ktoré nepresahujú limity stanovené orgánmi štátu uvedenej zmluvnej strany a sú určené na spotrebu na palube lietadla zabezpečujúceho medzinárodné letecké dopravné služby prostredníctvom určenej leteckej spoločnosti, aj keď sa tieto zásoby použijú na časti trasy ponad územím štátu druhej zmluvnej strany, na ktorom boli naložené;

b) pohonné látky, mazivá a spotrebné technické zásoby, dovezené alebo dodané na palubu lietadla na území štátu jednej zmluvnej strany a určené na spotrebu lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu tejto zmluvnej strany zabezpečujúceho medzinárodné letecké dopravné služby, aj keď sa tieto zásoby použijú na časti trasy ponad územím štátu druhej zmluvnej strany, na ktorom boli naložené;

c) náhradné dielce, dovezené na územie jednej zmluvnej strany na účely údržby a opravy lietadla, zabezpečujúceho medzinárodné letecké dopravné služby prostredníctvom určenej leteckej spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany;

(3) Obvyklé vybavenie lietadla, ako aj materiály a zásoby, ktoré ostávajú na palube lietadla určenej leteckej spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany, sa môžu vyložiť na území štátu druhej zmluvnej strany iba so súhlasom colných orgánov tejto zmluvnej strany. V takom prípade sa môžu uskladniť pod ich dohľadom, kým sa opäť nevyvezú alebo sa s nimi naloží inak v súlade s colnými predpismi.

(4) Oslobodenia od poplatkov podľa tohto článku sú tiež možné, ak je určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany zmluvne viazaná s inou leteckou spoločnosťou, ktorá je podobne takto oslobodená druhou zmluvnou stranou pre položky podľa tohto článku zapožičané alebo prenesené na územie štátu druhej zmluvnej strany.

Článok 10 Obchodné zastúpenie

(1) Každá zmluvná strana môže na území štátu druhej zmluvnej strany, po predchádzajúcom oznámení vládny orgánom civilného letectva druhej zmluvnej strany, zriadiť zastúpenia na podporu a predaj leteckej prepravy.

(2) Každá určená letecká spoločnosť štátu jednej zmluvnej strany môže, v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi štátu druhej zmluvnej strany, uskutočňovať predaj leteckej prepravy na území štátu druhej zmluvnej strany.

(3) Určené letecké spoločnosti štátu jednej zmluvnej strany v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi štátu druhej zmluvnej strany môžu, pokiaľ ide o vstup, pobyt a zamestnanie, zabezpečovať a zamestnávať na území štátu druhej zmluvnej strany riadiaci, obchodný, prevádzkový a iný odborný personál za účelom poskytovania leteckej prepravy. Pre personál druhej zmluvnej strany, tvoriaci zastúpenia, sa podľa tohto článku nevyžaduje pracovné povolenie.

Článok 11 Prevod peňažných prostriedkov

(1) Každá zmluvná strana zaručuje určeným leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany právo zameniť a previesť prebytok príjmov nad výdavkami, ktoré získali určené letecké spoločnosti za prepravu cestujúcich, batožiny, nákladu a pošty, z územia jej štátu. Takáto zámena a prevod sa uskutoční v súlade s platnými devízovými predpismi štátu zmluvnej strany, na území ktorej zisk vznikol. Takáto zámena a prevod sa uskutoční okamžite, najneskôr v lehote do tridsiatich (30) dní odo dňa podania žiadosti.

(2) Ak medzi zmluvnými stranami platí určitá platobná dohoda, potom sa platby uskutočnia v súlade s ustanoveniami tejto dohody.

(3) Pokiaľ medzi štátmi zmluvných strán platí Zmluva medzi Maďarskou republikou a Slovenskou republikou o zamedzení dvojakého zdanenia a zabránení daňovému úniku v odbore daní z príjmov a majetku, podpísaná 5. augusta 1994 v Bratislave, ustanovenia tejto Zmluvy sú pre predstaviteľov určených leteckých spoločností štátov zmluvných strán záväzné.

Článok 12 Bezpečnosť a kontrola na ploche

(1) Osvedčenia o spôsobilosti lietadiel na lietanie, osvedčenia prevádzkovateľov a licencie, ktoré vydala alebo vyhlásila za platné na účely zabezpečovania leteckej prepravy podľa tejto dohody jedna zmluvná strana, sa počas ich platnosti uznávajú za platné aj druhou zmluvnou stranou, ak požiadavky pre také osvedčenia alebo licencie zodpovedajú

minimálnym normám, ktoré môžu byť stanovené v súlade s Dohovorom, alebo ich prevyšujú. Každá zmluvná strana však môže odmietnuť uznať za platné na účely preletu nad územím jej štátu osvedčenia o spôsobilosti a licencie udelené alebo vyhlásené za platné druhou zmluvnou stranou pre príslušníkov jej štátu.

(2) Každá zmluvná strana môže kedykoľvek požiadať druhú zmluvnú stranu o konzultácie ohľadom bezpečnostných noriem v oblasti vzťahujúcej sa na posádku lietadla, lietadlo alebo jeho prevádzkovanie. Tieto konzultácie sa uskutočnia najneskôr v lehote do tridsiatich (30) dní po podaní takejto žiadosti.

(3) Ak po takých konzultáciách jedna zmluvná strana zistí, že druhá zmluvná strana efektívne nezabezpečuje dodržovanie a riadenie bezpečnostných noriem v týchto oblastiach tak, aby zodpovedali minimálnym normám stanoveným v súlade s Chicagským dohovorom, oznámi to spolu s krokmi nevyhnutnými na zabezpečenie súladu s minimálnymi normami druhej zmluvnej strane, ktorá prijme príslušné nápravné opatrenia. Ak druhá zmluvná strana neprijme príslušné opatrenia v lehote do pätnástich (15) dní alebo v dlhšej lehote, ktorá môže byť dohodnutá, bude sa uplatňovať článok 4 (Zrušenie prevádzkového povolenia, pozastavenie práv a uloženie podmienok) tejto dohody.

(4) Bez ohľadu na záväzky uvedené v článku 33 Chicagského dohovoru sa dohodlo, že každé lietadlo prevádzkované leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami štátu jednej zmluvnej strany podlieha na území štátu druhej zmluvnej strany prešetreniu oprávnenými zástupcami druhej zmluvnej strany na palube a okolo lietadla, na kontrolu platnosti dokumentov lietadla a jeho posádky, ako i príslušných podmienok lietadla a jeho vybavenia (v tomto článku nazývané ako "kontrola na ploche") tak, aby to nevedlo k neodôvodnenému zdržaniu.

(5) Ak taká kontrola na ploche alebo niekoľko kontrol bude viesť k:

a) vážnemu podozreniu, že lietadlo alebo prevádzkovanie lietadla nespĺňa minimálne normy stanovené v danom čase v súlade s Chicagským dohovorom, alebo

b) vážnemu podozreniu, že nie je zabezpečené efektívne dodržovanie a riadenie bezpečnostných noriem stanovených v danom čase v súlade s Chicagským dohovorom

zmluvná strana vykonávajúca kontrolu môže, v zmysle článku 33 Chicagského dohovoru rozhodnúť, že požiadavky, na základe ktorých bolo osvedčenie alebo licencie pre toto lietadlo alebo jeho posádku vydané alebo uznané za platné alebo že požiadavky, na základe ktorých je lietadlo prevádzkované, nezodpovedajú minimálnym normám stanoveným v súlade s Chicagským dohovorom, ani ich neprevyšujú.

(6) V prípade, že prístup k vykonaniu kontroly lietadla prevádzkovaného leteckou spoločnosťou alebo leteckými spoločnosťami jednej zmluvnej strany na ploche v súlade s odsekom (4) je zástupcami leteckej spoločnosti alebo leteckých spoločností odopretý, druhá zmluvná strana môže usúdiť, že vzniklo vážne podozrenie podľa odseku (5) a prijme rozhodnutie vzhľadom na tento odsek.

(7) Každá zmluvná strana si vyhradzuje právo okamžite odobrať alebo zmeniť leteckej spoločnosti alebo leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany prevádzkové povolenie v prípade, ak prvá zmluvná strana uváži, že takéto rozhodnutie a okamžité opatrenie sú nevyhnutné pre bezpečnosť prevádzky leteckej spoločnosti, v dôsledku vykonanej kontroly na ploche alebo série kontrol na ploche, odopretia prístupu ku kontrole na ploche, v dôsledku konzultácie alebo podobne.

(8) Akékoľvek opatrenie jednej zmluvnej strany podľa odsekov (3) a (7) bude pozastavené len na základe toho, že prestal existovať dôvod prijatia tohto opatrenia.

Článok 13 Bezpečnosť leteckej dopravy

(1) V súlade s právami a záväzkami medzinárodného práva týmto zmluvné strany potvrdzujú, že ich záväzky na zabezpečenie bezpečnosti civilného letectva proti činom nezákonného zasahovania predstavujú neoddeliteľnú súčasť tejto dohody.

(2) Zmluvné strany si na požiadanie navzájom poskytnú všetku nevyhnutnú pomoc, aby zabránili protiprávnemu zmocneniu sa civilných lietadiel a iným nezákonným činom proti bezpečnosti cestujúcich, posádky, lietadla, letísk, leteckých navigačných zariadení a akýmkoľvek iným útokom na bezpečnosť civilného letectva.

(3) Zmluvné strany budú postupovať v súlade s ustanoveniami Dohovoru o trestných činoch a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla podpísaného v Tokiu 14. septembra 1963, Dohovoru o potlačení protiprávneho zmocnenia sa lietadiel podpísaného v Haagu 16. decembra 1970 a Dohovoru o potláčaní protiprávnych činov ohrozujúcich bezpečnosť leteckej dopravy podpísaného v Montreale 23. septembra 1971.

(4) Zmluvné strany budú vo vzájomných vzťahoch konať v súlade s ustanoveniami o bezpečnosti civilného letectva, ktoré boli prijaté Medzinárodnou organizáciou pre civilné letectvo a zaradené ako dodatky k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve; zmluvné strany budú vyžadovať, aby u nich registrovaní prevádzkovatelia lietadiel, ktorí vykonávajú svoju hlavnú činnosť alebo majú stále sídlo na území ich štátu, ako aj prevádzkovatelia letísk na území ich štátu, konali v súlade s týmito ustanoveniami o bezpečnosti letectva.

(5) Každá zmluvná strana súhlasí s tým, že bude dodržiavať bezpečnostné opatrenia požadované druhou zmluvnou stranou

týkajúce sa vstupu na územie štátu tejto druhej zmluvnej strany a prijme primerané opatrenia zamerané na ochranu lietadla, kontrolu cestujúcich, posádky a prevážaných predmetov ako aj nákladu a leteckých zásob pred a počas nástupu a nakladania na palubu. Každá zmluvná strana v prípade konkrétnej hrozby vykoná na základe požiadavky druhej zmluvnej strany mimoriadne bezpečnostné opatrenia.

(6) Ak sa vyskytne prípad alebo hrozba nezákonného zmocnenia sa civilného lietadla alebo iný nezákonný postup proti bezpečnosti cestujúcich, posádky, lietadla, letísk a leteckých navigačných zariadení, zmluvné strany si budú navzájom pomáhať prostredníctvom komunikačných prostriedkov a iných vhodných opatrení zameraných na rýchle a bezpečné skončenie takeého prípadu alebo odstránenie hrozby.

(7) Ak má zmluvná strana dostatočné dôvody domnievať sa, že druhá zmluvná strana nedodrжала ustanovenia o bezpečnosti letectva podľa tohto článku, vládne orgány civilného letectva tejto zmluvnej strany môžu požiadať vládne orgány civilného letectva druhej zmluvnej strany o okamžité konzultácie. Ak sa nedosiahne dohoda do pätnástich (15) dní odo dňa podania takej žiadosti, prevádzkové alebo technické povolenie určenej leteckej spoločnosti alebo určených leteckých spoločností štátu druhej zmluvnej strany môže byť odobrané, zrušené, obmedzené alebo sú na neho vydané určité podmienky. Vo výnimočnom prípade môže zmluvná strana pred uplynutím pätnástich (15) dní prijať predbežné opatrenia.

Článok 14

Aplikácia vnútroštátnych právnych predpisov

(1) Vnútroštátne právne predpisy štátu jednej zmluvnej strany upravujúce prilet, pobyt alebo odlet lietadla v medzinárodných leteckých dopravných službách z územia jej štátu alebo prevádzku a navigáciu takých lietadiel platia pre určenú leteckú spoločnosť štátu druhej zmluvnej strany od priletu až do odletu jej lietadla z územia štátu tejto zmluvnej strany.

(2) Vnútroštátne právne predpisy štátu jednej zmluvnej strany týkajúce sa priletu, pobytu, tranzitu a odletu cestujúcich, posádky, batožiny, nákladu a pošty na palube lietadla vrátane vstupu, colného vybavenia, imigrácie, emigrácie, pasov, cla, meny a sanitárnych opatrení, pošty, pošty, poštovních pravidiel, platia pre určené letecké spoločnosti štátu druhej zmluvnej strany od priletu až do odletu z územia štátu prvej zmluvnej strany.

(3) Každá zmluvná strana na základe žiadosti povolí, určeným leteckým spoločnostiam štátu druhej zmluvnej strany uplatňujúcim práva leteckej prepravy v obidvoch štátoch, prijať na území svojho štátu také opatrenia, ktoré zabezpečia, že budú prepravovaní iba cestujúci s cestovnými dokladmi vyžadovanými pri vstupe alebo tranzite cez jej územie. V prípade, že osoba prepravovaná určenou leteckou spoločnosťou štátu jednej zmluvnej strany nebude spĺňať právne požiadavky

platné pre vstup na územie štátu druhej zmluvnej strany, je letecká spoločnosť povinná na vlastné náklady dopraviť takého cestujúceho späť do miesta odletu.

(4) Zmluvné strany prijímú na prešetrenie osobu, ktorá bola vrátená z miesta priletu po tom, čo sa zistilo, že je nežiadúca, ak sa táto osoba zdržiavala pred nastúpením do lietadla na území jej štátu, čo neplatí pre priamy tranzit.

Článok 15 Konzultácie

(1) V zmysle úzkej spolupráce vládne orgány civilného letectva obidvoch zmluvných strán priebežne navzájom prekonzultujú zabezpečenie vykonávania a dodržiavania ustanovení tejto dohody.

(2) Každá zmluvná strana môže kedykoľvek požiadať druhú zmluvnú stranu o konzultácie k výkladu, vykonávaniu, zmenám alebo sporom týkajúcich sa tejto dohody. Také konzultácie medzi vládnymi orgánmi civilného letectva zmluvných strán, ktoré sa uskutočnia priamymi rokovaniami alebo prostredníctvom korešpondencie, sa čnú v lehote do tridsiatich (30) dní odo dňa prijatia písomne žiadosti druhou zmluvnou stranou, pokiaľ sa vládne orgány civilného letectva nedohodnú na predĺžení tejto lehoty.

Článok 16 Riešenie sporov

(1) Akýkoľvek spor týkajúci sa interpretácie alebo vykonávania tejto dohody alebo jej Prílohy sa bude riešiť priamymi rokovaniami medzi vládnymi orgánmi civilného letectva zmluvných strán. V prípade, že tieto vládne orgány nedospejú k dohode alebo sa spor neurovná diplomatickou cestou, môže byť na žiadosť jednej zo zmluvných strán v súlade so stanoveným postupom predložený rozhodcovskému orgánu.

(2) Rozhodcovský orgán bude zložený z troch členov takto :

a) každá zmluvná strana musí vymenovať jedného člena v lehote do tridsiatich (30) dní odo dňa prijatia žiadosti. Títo dvaja členovia sa v lehote do šesťdesiatich (60) dní po ich vymenovaní musia dohodnúť na vymenovaní tretieho člena, ktorý bude predsedať rozhodcovského orgánu.

b) ak zmluvná strana nevymenuje člena, alebo ak tretí člen nie je vymenovaný podľa písmena a) tohto odseku, ktorákoľvek zmluvná strana môže požiadať prezidenta Rady medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo, aby vymenoval člena alebo členov rozhodcovského orgánu v lehote do tridsiatich (30) dní. Ak prezident Rady je občanom štátu jednej zo zmluvných strán a neexistujú prekážky, rozhodnutie vykoná viceprezident.

(3) Ak nie je dohodnuté inak, rozhodcovský orgán stanoví medze svojho právneho úkonu v súlade s touto dohodou a ustanoví

vlastné konanie. Na nariadenie orgánu alebo na žiadosť jednej zo zmluvných strán rozhodcovský orgán určí presný predmet sporu, v ktorom má byť rozhodnuté a jednotlivé konania začnú v lehote do pätnástich (15) dní po zriadení rozhodcovského orgánu.

(4) Ak nie je dohodnuté inak, každá zmluvná strana predloží rozhodcovskému orgánu memorandum v lehote do štyridsiaticich piatich (45) dní po jeho zriadení. Príslušné odpovede dostanú zmluvné strany do šesťdesiatich (60) dní. Na žiadosť každej zo zmluvných strán alebo podľa jej priania rozhodcovský orgán ustanoví pojednávanie v lehote do pätnástich (15) dní po príslušnej odpovedi.

(5) Rozhodcovský orgán sa vynasnaží vydať písomné rozhodnutie v lehote do tridsiatich (30) dní po ukončení pojednávania, alebo ak sa pojednávanie neuskutočnilo, po predložení oboch odpovedí. Orgán rozhoduje väčšinou hlasov.

(6) Zmluvná strana môže predložiť žiadosť o objasnenie rozhodnutia v lehote do pätnástich (15) dní po vyjadrení rozhodcovského orgánu a akékoľvek objasnenie musí byť vydané v lehote do pätnástich (15) dní po obdržaní takej žiadosti.

(7) Každá zmluvná strana sa musí v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi plne podriaďiť akémukoľvek rozhodnutiu alebo uznať rozhodnutie rozhodcovského orgánu.

(8) Výdavky na rozhodcovský orgán vrátane poplatkov a výdavkov na členov orgánu budú hradiť rovnakým dielom obidve strany. Akékoľvek výdavky na prezidenta Rady v súvislosti s postupmi podľa odseku 2 (b) tohto článku budú tvoriť časť výdavkov na rozhodcovský orgán.

Článok 17 Zmeny a doplnky

(1) Ak jedna zo zmluvných strán považuje za potrebné zmeniť akékoľvek ustanovenie tejto dohody, môže požiadať druhú zmluvnú stranu o konzultáciu; takáto konzultácia sa môže uskutočniť medzi vládnymi orgánmi civilného letectva formou diskusie alebo písomnou formou a musí začať v lehote do šesťdesiatich (60) dní odo dňa obdržania takej žiadosti. Akékoľvek zmeny takto dohodnuté nadobudnú platnosť po ich potvrdení a výmene diplomatických nót.

(2) Prílohu možno zmeniť priamou dohodou medzi vládnymi orgánmi civilného letectva obidvoch zmluvných strán.

Článok 18 Registrácia v ICAO

Táto dohoda a všetky jej zmeny podliehajú registrácii v Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo (ICAO).

Článok 19
Súlad s multilaterálnymi dohodami

Ak v oboch štátoch vstúpi do platnosti multilaterálna dohoda týkajúca sa akýchkoľvek záležitostí podľa tejto dohody, potom táto dohoda bude upravená v súlade s ustanoveniami multilaterálnej dohody.

Článok 20
Vypovedanie dohody

(1) Táto dohoda sa uzaviera na dobu neurčitú.

(2) Každá zmluvná strana môže dohodu písomne kedykoľvek vypovedať. Oznámenie o výpovedi bude súčasne zaslané aj Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo. V takom prípade platnosť dohody skončí dvanásť (12) mesiacov odo dňa doručenia oznámenia o výpovedi druhej zmluvnej strane, pokiaľ nebude oznámenie na základe dohody vzaté späť pred uplynutím tejto lehoty. Ak druhá zmluvná strana nepotvrdí príjem oznámenia, po uplynutí štrnástich (14) dní odo dňa doručenia oznámenia Medzinárodnej organizácii pre civilné letectvo sa oznámenie pokladá za prijaté.

Článok 21
Nadobudnutie platnosti

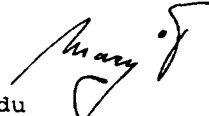
(1) Táto dohoda podlieha schváleniu v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi každej zmluvnej strany. Táto dohoda nadobudne platnosť tridsiatym dňom po doručení neskoršej nóty o tomto schválení.

(2) Dňom nadobudnutia platnosti tejto dohody stráca platnosť vo vzťahu medzi Maďarskou republikou a Slovenskou republikou Dohoda o leteckej doprave medzi vládou Maďarskej ľudovej republiky a vládou Československej socialistickej republiky podpísaná v Budapešti 27. apríla 1966.

Dolupodpísaní, náležite k tomu splnomocnení svojimi vládami, dohodu podpísali.

Dané v dňa19... v dvoch pôvodných vyhotoveniach, každé v maďarskom, slovenskom, a anglickom jazyku, pričom všetky znenia sú autentické. V prípade rozdielnosti výkladu tejto dohody je rozhodujúce znenie v anglickom jazyku.


Za vládu
Maďarskej republiky


Za vládu
Slovenskej republiky

Príloha
Plán trás

k Dohode medzi vládou Maďarskej republiky a vládou Slovenskej republiky o leteckých dopravných službách

Časť I.

Letecké spoločnosti určené vládou Maďarskej republiky sú oprávnené poskytovať letecké dopravné služby na týchto určených trasách :

Body na území Maďarskej republiky :
Budapešť a ktorékoľvek iné letisko určené na medzinárodnú prepravu
Medzilahlé body :
Body na území Slovenskej republiky :
Bratislava a ktorékoľvek iné letisko určené na medzinárodnú prepravu
Body za :

Časť II.

Letecké spoločnosti určené vládou Slovenskej republiky sú oprávnené poskytovať letecké dopravné služby na týchto určených trasách :

Body na území Slovenskej republiky :
Bratislava a ktorékoľvek iné letisko určené na medzinárodnú prepravu
Medzilahlé body :
Body na území Maďarskej republiky :
Budapešť a ktorékoľvek iné letisko určené na medzinárodnú prepravu
Body za :

Poznámky :

- (1) Body za a medzilahlé body sa určia neskôr dohodou medzi vládnymi orgánmi civilného letectva obidvoch zmluvných strán.
- (2) Vykonávanie práva piatej leteckej slobody vzduchu je podmienené súhlasom vládných orgánov civilného letectva obidvoch zmluvných strán.
- (3) Poskytovanie leteckých dopravných služieb určenými leteckými spoločnosťami medzi inými bodmi, než je Budapešť a Bratislava, podlieha schváleniu vládnymi orgánmi civilného letectva zmluvných strán.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

Le Gouvernement de la République de Hongrie et le Gouvernement de la République slovaque (ci-après dénommés les "Parties contractantes"),

Désireux de faciliter le développement de l'aviation civile internationale,

Dans le but de promouvoir les relations dans le domaine du transport aérien entre la République de Hongrie et la République slovaque dans leur intérêt mutuel;

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et de son annexe, à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes de la Convention en vertu de l'article 94 de celle-ci dans la mesure où ces annexes ou amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou auront été ratifiés par celles-ci;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la République de Hongrie, du Ministère des transports, des communications et de la gestion de l'eau et, dans le cas de la République slovaque, du Ministère des transports, des postes et des télécommunications - Département de l'aviation civile et, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à remplir les fonctions des autorités aéronautiques susmentionnées;

c) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements à celui-ci;

d) Le terme "annexe" s'entend de l'annexe jointe au présent Accord et de tous amendements à celui-ci;

e) L'expression "services aériens" s'entend de toute activité exercée par un aéronef affecté au transport public de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou simultanément, moyennant rémunération ou location;

f) L'expression "services aériens internationaux" s'entend du transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

g) L'expression "arrêt à des fins non commerciales" s'entend d'un atterrissage effectué dans un but autre que celui d'embarquer ou de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises et/ou du courrier en transport aérien;

h) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

i) Le terme "tarif" s'entend de tout tarif, taux ou redevance appliqué au transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier) par voie aérienne, par des entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité d'un tel tarif, taux ou redevance;

j) Le terme "territoire" a le sens qui lui a été donné à l'article 2 de la Convention;

k) L'expression "redevance d'usage", s'entend d'un droit dont doivent s'acquitter les entreprises de transport aérien pour utiliser les installations et services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sécurité aérienne.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux réguliers par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire;

c) Le droit de faire des escales sur son territoire aux points indiqués dans l'annexe pour ladite route aux fins de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, du fret et du courrier en provenance du territoire de l'autre Partie contractante ou à destination dudit territoire ou d'un pays tiers.

Ces services et routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et les "routes spécifiées", respectivement.

2. Aucune disposition du présent Accord et de l'annexe, qui fait partie intégrante de l'Accord, ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit de participer au transport aérien entre des points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'article 3 du présent Accord, jouissent également des droits spécifiés aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 du présent article.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'assurer les services convenus conformément au présent Accord ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations. Ces désignations sont transmises par notification écrite entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. Au reçu de la désignation, et des applications prescrites en bonne et due forme d'une entreprise désignée pour l'obtention des autorisations d'exploitation et des permissions techniques, l'autre Partie contractante accorde dans un délai minimum les autorisations et les permissions voulues, sous réserve :

a) Qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie contractante, ou les deux;

b) Que l'entreprise désignée se conforme aux conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement dans l'exploitation de services aériens internationaux par une Partie contractante considérant l'application ou les applications.

3. Au reçu d'une autorisation d'exploitation, visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut en tout temps commencer à exploiter les services convenus, sous réserve que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'article 8 (Tarifs) du présent Accord soient en vigueur et que les calendriers soient approuvés en vertu de l'article 7 (Égalité des chances) du présent Accord.

Article 4. Annulation, suspension des droits et imposition de conditions

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits énumérés au présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Dans le cas où une part importante de la propriété et/ou le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien n'est pas assuré par la Partie contractante qui désigne l'entreprise de transport aérien ou par des ressortissants de ladite Partie contractante, ou les deux;

b) Dans le cas où ladite entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements visés à l'article 14 (Application des lois et règlements) du présent Accord;

c) Dans le cas où les entreprises de transport aérien négligent d'assurer les services convenus conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. À moins qu'une mesure immédiate ne soit impérative pour prévenir le non-respect des dispositions des alinéas b) et c) du paragraphe 1 du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultations auprès de l'autre Partie contractante. Ces consultations entre les autorités aéronautiques commencent dans les trente (30) jours à compter de la date à laquelle la demande est reçue.

3. Le présent article ne limite pas le droit de chacune des Parties contractantes de suspendre, limiter ou déterminer des services aériens conformément aux dispositions de l'article 12 (Sécurité et inspection des pistes) et de l'article 13 (Sécurité de l'aviation)

Article 5. Redevances d'usage

Chaque Partie contractante peut imposer ou permettre d'imposer des redevances d'usage raisonnables pour l'utilisation des aéroports et de toutes autres installations qui relèvent de son autorité. Ces redevances ne doivent pas être plus élevées que celles imposées pour l'utilisation par un aéronef national engagé dans l'exploitation de services aériens internationaux similaires.

Article 6. Trafic en transit direct

Sauf lorsque des mesures de sécurité aérienne doivent être prises contre des actes de violence, de piraterie aérienne, de contrebande et de transport non autorisé de marchandises contrôlées, les passagers, les bagages et les marchandises qui transitent par le territoire de l'une des Parties contractantes sans quitter la zone de transit de l'aéroport ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et marchandises en transit seront exemptés de droits de douane et autres droits analogues.

Article 7. Égalité des chances

1. Chaque Partie contractante accorde l'égalité des chances aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour exploiter des services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. De façon à ne pas porter préjudice aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante qui exploitent aussi la même route ou une partie de cette route, dans l'exploitation des routes désignées, les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes doivent tenir compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

3. Aucune des Parties contractantes ne limite de façon unilatérale les droits visés au présent Accord et son annexe en ce qui concerne le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à condition qu'ils soient conformes à l'annexe et sous réserve de demandes qui peuvent émaner des autorités douanières, pour des motifs techniques, opérationnels ou environnementaux en vertu de conditions uniformes conformes à l'article 15 de la Convention de Chicago.

4. Aucune des Parties contractantes n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante une demande de droit de préemption, un rapport de chargement embarqué, une charge de renonciation au droit de faire objection ou toute autre demande concernant la capacité, la fréquence ou le trafic qui serait contraire aux buts du présent Accord.

5. Les calendriers des services convenus sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date projetée de leur introduction. Dans des cas particuliers, le délai peut être réduit sous réserve du consentement desdites autorités.

6. Une demande de permission d'exploiter des vols supplémentaires peut être soumise directement pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante par une entreprise de transport aérien désignée.

Article 8. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les élé-

ments d'appréciation pertinents et notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable et des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs visés à l'article premier du présent Accord et au paragraphe 1 du présent article sont fixés, si possible, d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes après consultation avec les autres entreprises de transport aérien exploitant la même route, en tout ou en partie, et cet accord est conclu, dans la mesure du possible, en suivant les règles de procédure de l'Association du transport aérien international pour la définition des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date proposée de leur introduction. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit sous réserve de l'accord des dites autorités.

4. Cette approbation peut être accordée expressément. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les quinze (15) jours suivant la date du dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs sont considérés comme ayant été approuvés. Lorsque le délai du dépôt est réduit, tel que stipulé au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'une période de moins de 15 jours pour notifier leur désaccord.

5. Si un tarif ne peut être convenu conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si l'une des autorités aéronautiques notifie son désaccord à l'autre autorité aéronautique sur tout tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent parvenir à un accord sur le tarif qui leur est soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article, ou sur la détermination d'un tarif quelconque en vertu du paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 16 (Règlement des différends) du présent Accord.

7. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Néanmoins, un tarif ne peut être prolongé en vertu du présent paragraphe pour une période de plus de douze (12) mois suivant la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 9. Exonération de droits de douane, de taxes et de redevances

1. À leur arrivée sur le territoire de l'une des Parties contractantes, les aéronefs utilisés en service international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tous droits de douane, taxes, frais et redevances, à condition que ces équipements et provisions restent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés des droits de douane, taxes, frais et redevances, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord embarquées ou fournies sur le territoire de l'une des Parties contractantes et dans des limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à l'utilisation à bord d'aéronefs d'une entreprise de service aérien désignée de l'autre Partie contractante exploités en service aérien international même si ces provisions sont destinées à être utilisées sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées;

b) Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate embarqués ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à approvisionner un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués;

c) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes en vue de l'entretien ou de la réparation des aéronefs utilisés sur une route indiquée par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

3. L'équipement normal de navigation ainsi que les matériaux et fournitures transportés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils doivent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

4. Les exonérations visées au présent article s'appliquent également lorsque l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a contracté avec une autre entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante qui jouit également de ces exonérations un prêt ou un transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles spécifiés au présent article.

Article 10. Activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante peuvent, sous réserve d'une notification préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, établir des bureaux de représentation sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins de promotion et de vente de transport aérien.

2. Conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante, chaque entreprise de transport aérien désignée peut engager du personnel pour la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, faire venir et installer un personnel exécutif, commercial, technique, opérationnel et autres spécialistes nécessaires pour assurer les services de transport aérien. Aucun permis de travail n'est cependant exigé pour le personnel de l'autre Partie contractante engagé dans des bureaux de représentation conformément au présent article.

Article 11. Transfert de fonds

1. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de convertir et de transférer la différence de leurs recettes sur leurs dépenses, gagnées sur son territoire et concernant le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante. La conversion et le transfert sont effectués conformément aux règlements de change de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été générées. La conversion et le transfert sont effectués immédiatement, ou dans un délai maximum de trente (30) jours suivant la date de la demande.

2. Lorsqu'il existe un accord de paiement particulier entre les Parties contractantes, les paiements sont affectés conformément aux dispositions dudit accord.

3. Lorsque la Convention en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune entre le Gouvernement de la République de Hongrie et le Gouvernement de la République slovaque, signée à Bratislava le 5 août 1994, est en vigueur entre les États des Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention prévalent dans le cas des bureaux de représentation des entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes.

Article 12. Sécurité et inspection de l'aire de trafic

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation de services aériens visés au présent Accord, des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des permis délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et non périmés, à la condition que les exigences pour l'obtention de ces certificats ou permis atteignent les normes minimums qui peuvent être établies conformément à la Convention. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de reconnaître, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et permis accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Les deux Parties contractantes peuvent demander des consultations en tout temps en ce qui concerne les normes de sécurité pour tout ce qui a trait à l'équipage, à l'aéronef ou à leur exploitation adaptée par l'autre Partie contractante. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

3. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie contractante, dans un domaine quelconque, ne maintient ni n'applique efficacement des normes de sécurité au moins équivalentes aux normes minimums établies à ce moment conformément à la Convention de Chicago, la première Partie contractante informe l'autre Partie contractante de ces observations et des mesures nécessaires à prendre pour se conformer aux normes minimums, et cette autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées. À défaut de prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours, ou dans un délai plus long préalablement convenu par l'autre Partie contractante, l'application de l'article 4 (Révocation, suspension des droits et impositions de conditions) du présent Accord est justifiée.

4. Sous réserve des obligations visées à l'article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité par une entreprise ou des entreprises de transport aérien

d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante fasse l'objet d'un examen par les représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et aux environs de l'aéronef, dans le but de vérifier la validité des documents de navigation et ceux de son équipage et la condition apparente de l'aéronef et son équipement (ci-avant dénommée "inspection de l'aire de trafic"), à la condition que cet examen n'entraîne pas de délai déraisonnable.

5. Si une telle inspection de l'aire de trafic ou une série d'inspections soulèvent :

a) Une vive préoccupation, du fait que l'aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimums établies en vigueur conformément à la Convention de Chicago, ou

b) Une vive préoccupation, du fait que l'entretien et l'administration des normes de sécurité en vigueur au moment de l'inspection conformément à la Convention de Chicago font défaut; la Partie contractante qui exécute l'inspection, aux fins de l'article 33 de la Convention de Chicago, a de bonnes raisons de croire que les conditions en vertu desquelles le certificat ou les permis concernant l'aéronef en question ou l'équipage dudit aéronef ont été délivrés ou validés, ou que les conditions en vertu desquelles ledit aéronef est exploité, ne rencontrent ni ne surpassent les normes minimums établies en vertu de la Convention de Chicago.

6. Dans le cas d'un refus par le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien d'accès aux fins d'inspection de l'aire de trafic d'un aéronef exploité par une entreprise ou des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante conformément au paragraphe 4 ci-dessus, l'autre Partie contractante peut conclure qu'il existe de sérieuses raisons de croire à l'existence du type d'événement visé au paragraphe 5 ci-dessus et tire les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

7. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante arrive à la conclusion, que ce soit à la suite d'une inspection de l'aire de trafic, d'une série d'inspections de l'aire de trafic, d'un refus d'accès à l'aire de trafic, de consultations ou autres, qu'une mesure immédiate est nécessaire pour la sécurité d'une exploitation de transport aérien.

8. Toute mesure prise par l'une des Parties contractantes conformément aux paragraphes 3 et 7 ci-dessus prend fin lorsque les raisons qui ont entraîné cette mesure cessent d'exister.

Article 13. Sécurité de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger, dans leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêtent, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des passagers, de l'équipage, de l'aéronef, des aéroports et des installations de navigation aérienne et toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signé à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sécurité aérienne prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui constituent des annexes à la Convention sur l'aviation civile internationale; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur siège commercial principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions sur la sécurité aérienne.

5. Chaque Partie contractante se conforme aux dispositions relatives à la sécurité aérienne qui sont exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et veille à ce que des mesures efficaces soient prises pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et l'équipage et leurs bagages à main, ainsi que les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le débarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

6. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité de passagers, d'un équipage, d'un aéronef, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque audit incident ou à ladite menace.

7. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation du présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Le fait de ne pas parvenir à un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours à compter de la date de la demande constitue un motif pour retirer, révoquer, limiter ou déterminer des conditions spéciales concernant l'autorisation d'exploitation ou la permission technique d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre une mesure intérimaire avant l'expiration de la période de quinze (15) jours.

Article 14. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes relatives à l'admission, au séjour ou au départ de son territoire d'aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou à l'exploitation et à la navigation de cet aéronef sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs d'entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante et doivent être respectés par les aéronefs à l'entrée, au départ ou durant le séjour sur le territoire de la première Partie contractante.

2. À l'entrée sur le territoire de l'une des Parties contractantes, au départ de son territoire et durant le séjour sur son territoire, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante doivent se conformer aux lois et règlements de la première Partie contractante relatifs à l'admission sur son territoire, au transit et au départ de son territoire de passagers, de membres d'équipage, de bagages, de marchandises et de courrier à bord d'un aéronef, y compris les règlements relatifs à l'entrée, l'autorisation, l'immigration et l'émigration, aux passeports, aux douanes, à la devise et aux mesures sanitaires, dans le cas du courrier et des règlements postaux.

3. Sur demande de l'une des Parties contractantes, l'autre Partie contractante accorde la permission aux entreprises de transport aérien qui exercent des droits de trafic aérien de prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que seuls les passagers munis des documents de voyage exigés pour l'entrée ou le transit dans l'État requérant sont transportés. Dans le cas où un passager transporté ne se conforme pas aux lois et règlements pour l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, l'entreprise de transport aérien est dans l'obligation de le renvoyer à ses frais.

4. Chacune des Parties contractantes autorise l'examen d'une personne renvoyée de son point d'embarquement après avoir été trouvée inadmissible, si cette personne séjournait sur son territoire avant l'embarquement autrement qu'en transit direct.

Article 15. Consultations

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent mutuellement de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, demander des consultations concernant l'interprétation, l'application, la modification ou tout différend relatif au présent Accord. Ces consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent être tenues verbalement ou par écrit et commencent dans les trente (30) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes ne conviennent autrement d'un prolongement de ladite période.

Article 16

1. Tout différend surgissant entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son annexe doit être réglé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes par voie de négociation. Si le différend ne peut être réglé par les autorités susmentionnées ou par voie diplomatique, le différend, à la demande de l'une des Parties contractantes, est soumis à l'arbitrage conformément aux procédures énoncées ci-après.

2. L'arbitrage est rendu par un tribunal de trois arbitres composé de la façon suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Dans les soixante (60) jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ces derniers nomment d'un commun accord un troisième arbitre qui fait fonction de président du tribunal arbitral;

b) Si l'une des Parties contractantes s'abstient de nommer un arbitre, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner l'arbitre ou les arbitres requis dans un délai de trente (30) jours. Si le Président du Conseil est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien dans ses fonctions et qui n'est pas récusé pour une raison identique, est chargé de la désignation.

3. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal arbitral définit le domaine de sa juridiction conformément au présent Accord et établit sa propre procédure. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une des Parties contractantes, en vue de déterminer les questions précises à débattre à l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre, une conférence doit se tenir au plus tard dans les quinze (15) jours suivant la composition définitive du tribunal.

4. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, chaque Partie contractante transmet un mémorandum dans les quarante-cinq (45) jours à compter de la date de la composition définitive du tribunal. Les réponses doivent être reçues au plus tard dans les soixante (60) jours. Le tribunal tient une audience à la demande de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion dans les quinze (15) jours suivant la réception des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les trente (30) jours à compter de la fin de l'audience ou, en l'absence d'audience, à compter de la date de la soumission des deux réponses. La décision de la majorité du tribunal prévaut.

6. Les Parties contractantes peuvent soumettre une demande de clarification de la décision dans les quinze (15) jours suivant la date où elle est rendue et toute clarification apportée est émise dans les quinze (15) jours à compter de la date d'une telle demande.

7. Chaque Partie contractante, conformément à sa législation nationale, donne pleinement effet à toute décision ou sentence du tribunal arbitral.

8. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées également entre les Parties contractantes. Toutes dépenses encourues par le Président du Conseil concernant les procédures visées à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article sont considérées comme faisant partie des dépenses du tribunal arbitral.

Article 17. Modifications et amendements

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante; ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques, soit par voie de discussions orales, soit par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. Toute modification ayant fait l'objet d'un accord entre en vigueur après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications à l'annexe peuvent être apportées après entente directe entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 18. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y est apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Article 19. Conformité aux conventions multilatérales

Si une convention multilatérale relative à tout objet contenu dans le présent Accord et à laquelle adhèrent les deux Parties contractantes entre en vigueur, le présent Accord est modifié en vue de le rendre conforme aux dispositions de la convention multilatérale.

Article 20. Dénonciation

1. Le présent Accord est valide pour une période indéfinie.

2. Cependant, chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit l'autre Partie de sa décision de mettre fin au présent Accord. Une copie de ladite notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord vient à expiration douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expiration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Entrée en vigueur

1. Les Parties contractantes s'informent mutuellement par la voie diplomatique de l'accomplissement de leurs obligations légales. Le présent Accord entre en vigueur le trentième jour suivant la réception de la dernière notification.

2. À la suite de l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République populaire de Hongrie et le Gouvernement de la République socialiste tchécoslovaque, signé le 27 avril 1966 à Budapest, cesse d'être en vigueur en ce qui concerne les relations entre la République de Hongrie et la République slovaque.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Bratislava, le 6 septembre 1999, en double exemplaire original en langues hongroise, slovaque et anglaise, chacun des textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République de Hongrie :

KÁLMÁN KATONA

Pour le Gouvernement de la République slovaque :

JOZEF MAJECKO

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES DE L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE

Section I

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République de Hongrie sont autorisées à exploiter les services aériens sur les routes indiquées ci-après :

<i>Points en République de Hongrie</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en République slovaque</i>	<i>Points au-delà</i>
Budapest et toute autre aéroport ouvert au trafic international		Bratislava et toute autre aéroport ouvert au trafic international	

Section II

Les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la République slovaque sont autorisées à exploiter les services aériens sur les routes indiquées ci-après :

<i>Points en République slovaque</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en République de Hongrie</i>	<i>Points au-delà</i>
Bratislava et toute autre aéroport ouvert au trafic international		Budapest et toute autre aéroport ouvert au trafic international	

Notes :

1. Les points au-delà et les points intermédiaires seront définis ultérieurement dans un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2. L'exercice du cinquième droit de trafic est sujet à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. L'exploitation de services aériens réguliers par des entreprises de transport aérien désignées entre des points autres que Budapest et Bratislava est sujette à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

